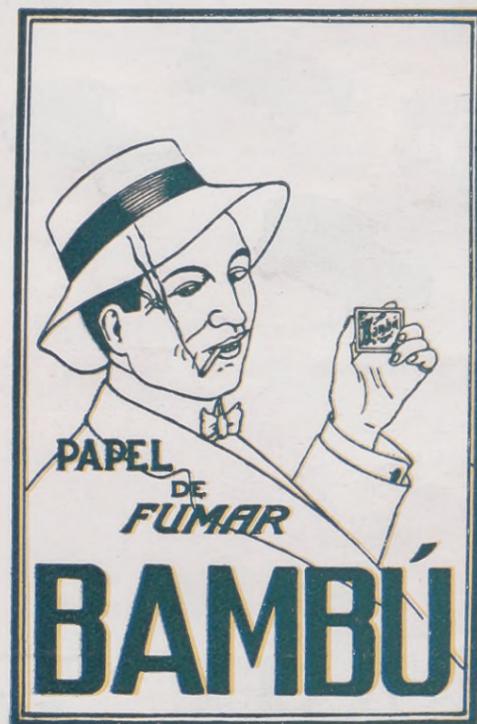


Fino

Elegante

Preferido



A. Marzo.—San Hermenegildo, 32 dupdo.—MADRID

Auto

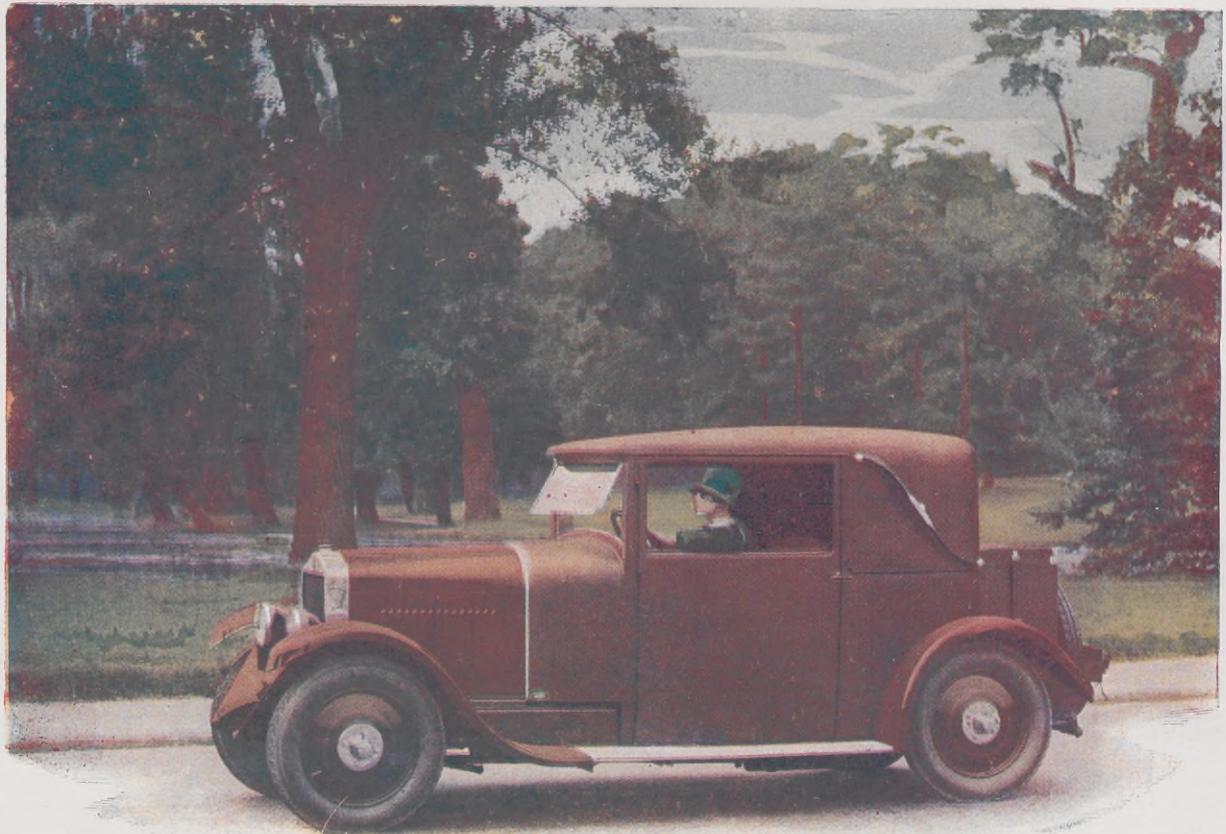
REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

Octubre 1927
60 ct. 18



CASTELLANA, 12
— MADRID —

HUDSON



Agentes exclusivos para España:

PUECH & JOUGLENS

ROSELLÓN, 232. (Junto al Paseo de Gracia.)

BARCELONA



MADRID

Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P. de esta provincia, durante el mes de Septiembre de 1927

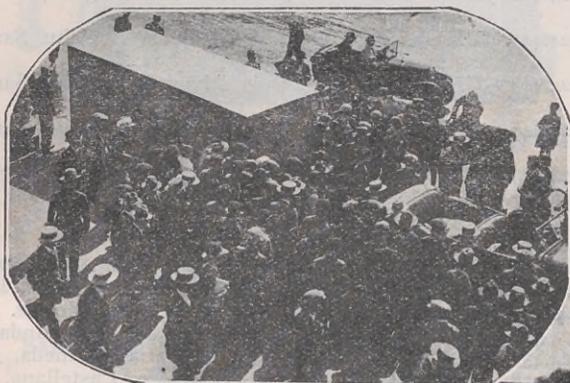
Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS	Núm.	MARCA Y PROPIETARIOS
24.164.	RENAULT.—Francisco Arderius, Zorrilla, 33.	24.212.	RENAULT.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.
24.165.	Voisin.—Conde de Torre Velarde, Hotel Palace.	24.213.	Dodge.—Joaquín L. de Lettona, Ciempozuelos.
24.166.	Laffly.—Fomento de Obras y Construcciones, Alcalá, 73.	24.214.	Citroën.—Carmen Barceño, Luis Valle, 1.
24.167.	CHEVROLET.—Salgado y Compañía, Reina, número 45.	24.215.	BUICK.—Arturo Moreno, Sevixilla, 5.
24.168.	CHEVROLET.—Salgado y Compañía, Reina, número 45.	24.216.	Citroën.—Félix Ortiz, Santo Domingo, 12.
24.169.	Alcyon.—Vicente Nalo, Caños, 1.	24.217.	Thoman.—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.
24.170.	Chenard.—Francisco González, Gran Vía, 1.	24.218.	BUICK.—Arthur E. Hartzell, Pi y Margall, 9.
24.171.	Chenard.—F. González Barrios, Hotel Barazal.	24.219.	VELOCETTE.—Clemencio Lobato, Toledo.
24.172.	HUDSON.—Eugenio Velarde, Gran Vía, 5.	24.220.	Donnett.—Rafael Martínez, R. Toledo, 20.
24.173.	Ford.—Jefatura de Obras públicas, Madrid.	24.221.	Automoto.—Leandro Rojo, Toledo, 19.
24.174.	RENAULT.—Manuel Travesedo, M. Riscal, 1.	24.222.	PAIGE.—José J. Cadenas, Pignatelli, 2.
24.175.	VELOCETTE.—Abelardo Barruete, Conde-Duque, 7.	24.223.	BUICK.—Ramón Díez, Hermosilla, 1.
24.176.	Ford.—Pedro López, Carabanchel Bajo.	24.224.	Harley.—Pascual Jaque, Valenzuela, 3.
24.177.	VELOCETTE.—Enrique Martí, Leganitos, 59.	24.225.	Citroën.—Luis Maura, Juan Bravo, 1.
24.178.	Dodge.—Manuel Godoy, Belmonte.	24.226.	B. N. C.—José Azorín, M. Salamanca.
24.179.	Ford.—C. Central de Aragón, Alcalá, 16.	24.227.	Ford (c.).—Pedro Muñoz, Torre Alameda.
24.180.	CHEVROLET.—Pablo Dones, C. Vicálvaro, 14.	24.228.	Citroën.—Luis Ortiz, Señores Luzón, 11.
24.181.	Minerva.—Cipriano Rodríguez, Velázquez, 14.	24.229.	Mercedes.—Gustavo Rodez, Zorrilla, 23.
24.182.	Alfa.—Luis Labiaga, Antonio Maura, 8.	24.230.	Citroën.—Alfonso Corrales, Dos Hermanas.
24.183.	Ford.—Liborio Salmerón, Luchana, 13.	24.231.	Mercedes.—Guillermo Ullmn, P. Independencia, 8.
24.184.	Lincoln.—Núñez de Balboa, 18.	24.232.	HUDSON.—Automóviles Hudson, Castellana, número 12.
24.185.	Royal.—Damián Fernández, Moratín, 61.	24.233.	Hispano.—Juan Rosales, B. Braganza, 18.
24.186.	CHEVROLET.—Magdalena Domínguez, Cruz, número 45.	24.234.	CHEVROLET.—Pavimentos Arfálticos, Valenzuela, 3.
24.187.	Studebaker.—Pedro Pérez, Lista, 75.	24.235.	Dion.—Juan Espino, Almendralejo.
24.188.	Rally.—Eusebio Rubio, Topete, 22.	24.236.	RENAULT.—La Vascongada, Vallecas.
24.189.	Chenard.—Felipe Guío, H. del Niño Jesús.	24.237.	HUDSON.—Juan Muñoz, M. Ensenada, 8.
24.190.	Citroën.—José Martín, Medellín.	24.238.	FIAT.—Fernando Iñíguez, C. Martos, 5.
24.191.	Automoto.—Manuel Mérida, Jardines, 5.	24.239.	B. S. A.—Enrique R. Bravo, Dr. Santero, 23.
24.192.	Citroën.—Gregorio Jordán, Canillas, 5.	24.240.	Triump.—Tomás Pereira, Algete.
24.193.	Citroën.—Escolástico García, San Opropio, 9.	24.241.	Overland.—S. A. Auto Madrid, S. Agustín, 2.
24.194.	Bussing.—Atilano Martín, J. de los Ríos, 40.	24.242.	Citroën.—Rafael Rollán, Arganda.
24.195.	B. S. A.—Fernando Mínguez, Minas, 28.	24.243.	OLDSMOBILE.—Emilio Sanz, Mayor, 18.
24.196.	RENAULT.—Antonio Rivera, San Bernardo, 76.	24.244.	Marmon.—José Bonreach, Villanueva, 5.
24.197.	Chenard.—José de Sandoval, P. de Vergara, 10.	24.245.	Ford.—Fermín García, S. F. de Henares.
24.198.	CHEVROLET.—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.	24.246.	Chrysler.—Angel Herránz, Fuencarral, 130.
24.199.	Metallurgic.—Joaquín Zuazo, A. Aguilera, 16.	24.247.	Ford.—C. Aeronáuticas, Getafe.
24.200.	Chenard.—Ignacio Gutiérrez, Alfonso XII, 56.	24.248.	RENAULT.—Justo Raposo, Sagasta, 24.
24.201.	CHEVROLET.—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.	24.249.	Citroën.—Salvador Brunes, L. de Rueda, 10.
24.202.	CHEVROLET.—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.	24.250.	Citroën.—Juan B. Lazaga, Orellana, 6.
24.203.	CHEVROLET.—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.	24.251.	FIAT.—José Carrasco, Aranjuez.
24.204.	CHEVROLET.—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.	24.252.	CADILLAC.—Marqués Casa Pavón, Jerez.
24.205.	CHEVROLET.—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.	24.253.	Ford.—Felipe Celada, Cabanillas.
24.206.	CHEVROLET.—Pavimentos Asfálticos, Valenzuela, 3.	24.254.	Delaunay.—Carlos González, J. de Mena, 3.
24.207.	CHEVROLET.—Florentino Florido, Almadén.	24.255.	Amílcar.—José González, Serrano, 8.
24.208.	RENAULT.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.	24.256.	Willys.—Luis Sáenz, San Agustín, 2.
24.209.	RENAULT.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.	24.257.	Morris.—María Rosa Güel, Santander.
24.210.	RENAULT.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.	24.258.	Amílcar.—Conde de Alcudia, A. Galiano, 8.
24.211.	RENAULT.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.	24.259.	Willeme.—Angel Calle, Loeches.
		24.260.	Studebaker.—Manuel Avila, Velázquez, 11.
		24.261.	Laffly.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.
		24.262.	Laffly.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.
		24.263.	Laffly.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.
		24.264.	Citroën.—Francisco Brianzo, Fuencarral, 75.
		24.265.	Dion.—Ramón López, Perales.
		24.266.	Citroën.—Jesús Montesinos, Goya 31.
		24.267.	Triumph.—Félix Perera, Toledo, 56.
		24.268.	Amílcar.—Joaquín Pinilla, Serrano, 8.

- 24.269. Peugeot.—Rafael Ramírez, M. Heros, 13.
 24.270. Morris.—Saltos de Alberche, P. Lealtad, 3.
 24.271. Dion.—Inocencia Fernández, P. de León, 6.
 24.272. Erskine.—Julia Castillo, Florida, 12.
 24.273. Dodge.—Felipe Gómez, Romanones, 3.
 24.274. Citroën.—Cándido Gutiérrez, Monteleón, 24.
 24.275. CHEVROLET.—Carlos Pezzi, S. Bernardo, 76.
 24.276. CHEVROLET.—Jesús F. Montes, Zurbano, 43.
 24.277. Overland.—José Velázquez, Alcántara, 3.
 24.278. Citroën.—Enrique González, P. Vergara, 9.
 24.279. Ford.—Manuel Fernández, Colmenar.
 24.280. Lancia.—Francisco Pérez, S. M. Cabeza, 10.
 24.281. BUICK.—Conde Tres Palacios, R. la Cruz, 22.
 24.282. RENAULT.—Miguel Colomer, Orellana, 3.
 24.283. BUICK.—Azucarera Española, Alarcón, 7.
 24.284. CHEVROLET.—Venancio Vega, Pozuelo.
 24.285. RENAULT.—Eusebia Peñalver, Amaniel, 36.
 24.286. Citroën.—René de Bizarel, R. Cruz, 16.
 24.287. RENAULT.—Ricardo Urech, Castellana, 13.
 24.288. Whippet.—Hilario Ruiz, Serrano, 76.
 24.289. BUICK.—Santiago Maestre, Ciudad Real.
 24.290. Studebaker.—Rafael Iparraguirre, G. Castaños, número 17.
 24.291. Citroën.—C. Aeronáutica, Arlabán, 7.
 24.292. RENAULT.—Ramón Albarrán, P. S. Martín, 11.
 24.293. Ford.—Juan Miralles, J. de Ollas, 7.
 24.294. Ford.—Roberto Aleu, Olivos, 18.
 24.295. Ford.—Conde de la Maza, Castellana, 50.
 24.296. CHEVROLET.—Juan Sánchez, N. Balboa, 11.
 24.297. CHEVROLET.—Félix Morales, P. los Ríos, 12.
 24.298. FIAT.—Dirección de Seguridad, A. de Baena, 7.
 24.299. RENAULT.—I. Agronómicas, Moncloa.
 24.300. Citroën.—Rodrigo Cazón, C. Jerónimo, 32.
 24.301. ESSEX.—María Aragón, Almirante, 15.
 24.302. HUDSON.—Valeriano León, M. Silvela, 10.
 24.303. FIAT.—Dionisio García, Dr. Cortezo, 11.
 24.304. RENAULT.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.
 24.305. RENAULT.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.
 24.306. RENAULT.—Ginés Navarro, Floridablanca, 3.
 24.307. Saurer.—A. y J. Fernández, B. Murillo, 177.
 24.308. Citroën.—Agustín Ruiz, R. S. Pedro, 61.
 24.309. Río.—León Sánchez, Carabaña.
 24.310. Bianchi.—Joaquín Rodríguez, S. Engracia, 118.
 24.311. Lancia.—Domingo Serrano, Ciudad Real.
 24.312. Ford.—Roberto Aleu, Olivo, 18.
 24.313. Dodge.—Gregorio Alzugaraz, C. Aranda, 7.
 24.314. Willeme.—Félix Morales, J. de los Ríos, 12.
 24.315. Willeme.—Félix Morales, J. de los Ríos, 12.
 24.316. Citroën.—Marcial Lalanda, Romanones, 15.
 24.317. Ford.—Luis Aguado, V. de Campi.
 24.318. Ford.—José Moya, Infantas, 3.
 24.319. Nash.—Fernando Lech, Villanueva, 37.
 24.320. Landa.—José de la Torre, Pacífico, 35.
 24.321. Mercedes.—Pedro Hucke, Velázquez, 120.
 24.322. Citroën.—Félix Alvira, Angel, 6.
 24.323. Chrysler.—Jesús Sedano, Pi y Margall, 14.
 24.324. Peugeot.—Victoriano González, Carmen, 23.
 24.325. CHEVROLET.—Mariano Domínguez, Argumosa, 4.
 24.326. Mathis.—Mariska Ruez, Fuentes, 12.
 24.327. CHEVROLET.—Timoteo Damián, Canillas.
 24.328. Bussing.—Miguel Benavente, P. Vallecas.
 24.329. Chrysler.—Fernando Moreno, Libertad, 16.
 24.330. CHEVROLET.—Antonio López, Cuenca.
 24.331. Peugeot.—Tomás González, A. Aroca, 7.
 24.332. CHEVROLET.—Ulpiano Cuadrado, P. M. Zafra, 15.
 24.333. Río.—Sebastián Caballero, Maldonadas, 9.
 24.334. Chrysler.—Angel M. Gamero, C. Romanones, 14.
 24.335. ESSEX.—Juan Baixeras, A. Aguilera, 12.
 24.336. ESSEX.—Luis Martínez, Infantas, 28.
 24.337. RENAULT.—Melchor Ortiz, Tenerife, 37.

- 24.338. VELOCETTE.—Gregorio González, Morata.
 24.339. RENAULT.—Trinidad Pajares, G. Parodiñas, 106.
 24.340. VELOCETTE.—José Terán, Santander.
 24.341. FIAT.—Graciliano Oliva, Estremera.
 24.342. FIAT.—Anastasio Herrero, Montera, 14.
 24.343. Citroën.—Antonio Martínez, Ferraz, 84.
 24.344. Daimler.—José Gonzalvo, M. Valdeiglesias, 1.
 24.345. Reo.—Juan Escudero, Aranjuez.
 24.346. Amílcar.—Manuel Alvarez, Gran Vía, 17.
 24.347. Ford.—Manuel Esteban, C. Valencia, 40.
 24.348. Ford.—Eugenio Abad, Cadalso.
 24.349. Wolverine.—Juan Escudero, Aranjuez.
 24.350. Citroën.—Eugenio Gamo, Torrijos, 23.
 24.351. Citroën.—Mariano Albert, J. de los Ríos, 26.
 24.352. FIAT.—Eusebio S. Martín, C. Aragón, 11.
 24.353. CHEVROLET.—Sanatorio Guadarrama, Guadarrama.
 24.354. Harley.—Fernando López, P. Extremadura, 47.
 24.355. New Map.—Miguel Martínez, Palma, 13.
 24.356. Erskine.—Teodoro Arañón, T. Lloret, 8.
 24.357. Erskine.—Emilio Aragón, T. Lloret, 8.
 24.358. Erskine.—José María Aragón, T. Lloret, 8.
 24.359. Studebaker.—Mariano Sánchez, Magdalena, 8.
 24.360. Chrysler.—Juan Muñoz, Barcelona, 9.
 24.361. ESSEX.—Lendro Lajara, Lagasca, 116.
 24.362. Chrysler.—Marcelo Barbier, P. S. Vicente, 20.
 24.363. Nash.—Nicolás Saura, Observatorio.
 24.364. Citroën.—Emilio Ferris, Narváez, 13.
 24.365. Citroën.—Luis Sartorius, Marqués de Villamejor, 6.
 24.366. RENAULT.—Teodoro Hajar, Carretas, 59.
 24.367. FIAT.—Felipe Huelves, Valdaracete.
 24.368. VELOCETTE.—Sebastián Madagán, Ferraz, 71.
 24.369. Studebaker.—Antonio Paso, A. R. Victoria, 4.
 24.370. VELOCETTE.—Emiliano Avila, Alcalá de Henares.
 24.371. CADILLAC.—Construcciones Navales, Sagasta, número 25.
 24.372. Citroën.—Antonio Cuervo, Almagro, 4.
 24.373. Citroën.—Emilio Lacasa, Jorge Juan, 20.
 24.374. Dion.—Mariano Hernández, Cervantes, 23.
 24.375. Lancia.—Dionisio de Miguel, E. S. Miguel, 12.
 24.376. HUDSON.—Marcelo Rivas, Castellana, 12.
 24.377. HUDSON.—C. Herrera Motores, Barquillo, 18.
 24.378. Dodge.—Clemente Fernández, R. Segovia, 71.
 24.379. Ford.—Eduardo Sánchez, Quintanar.
 24.380. Citroën.—Jaime Llibordg, Villalar, 3.
 24.831. RENAULT.—Enrique Fernández, S. Bartolomé, número 10.
 24.382. VELOCETTE.—Federico Frey, Gran Vía, 18.
 24.383. Amílcar.—Alfonso Coppell, Almagro, 48.
 24.384. Hotchkis.—José Botella, Jorge Juan, 21.
 24.385. Berliet.—Félix Aguado, Toledo.
 24.386. Citroën.—Joaquín Sánchez, Españolito, 10.
 24.387. Ford.—Demetrio Cobos, Fray Luis de León, 6.
 24.388. CHEVROLET.—Agencia Leyra, P. Vergara, 8.
 24.389. Ford.—Carlos Mínguez, Cáceres.
 24.390. Citroën.—Eduardo Ródenas, Alarcón, 29.
 24.391. F. BERNETT.—Eugenio Sanjuán, Alicante.
 24.392. Willys.—Julio Danvila, Lista, 5.
 24.393. Citroën.—Justo Saavedra, Duque de Rivas, 1.
 24.394. Citroën.—Fausto Saavedra, Duque de Rivas, 1.
 24.395. BUICK.—Manuela García, Alberto Aguilera, 21.
 24.396. Vomag.—Pedro París, Miguel Servet, 11.
 24.397. Citroën.—Félix Alvira, Angel, 6.
 24.398. Citroën.—Ramón Díaz, Carmen, 21.
 24.399. Citroën.—Juana V. Gil, Escalinata, 15.
 24.400. Hotchkis.—Julio Sousa, Atocha, 76.
 24.401. Citroën.—Antonio Sáenz, P. Encarnación.
 24.402. Citroën.—Jacinto de Saludes, Serrano, 17.
 24.403. FIAT.—Sociedad Ibán, plaza de la Lealtad, 4.
 24.404. Citroën.—Antonio Alvarez, Princesa, 58.

La admiración que produce un cajón grande que anda solo

Iba dentro un nuevo Citroën, modelo 1928



He aquí dos fotografías lo bastante expresivas. La primera demuestra bien claramente lo que pueden en el ánimo del público las propagandas, cuando éstas, saliendo de las corrientes rutinarias, se valen de procedimientos, en los que impera la originalidad. Fácilmente puede observarse un compacto grupo que, en derredor del cajón ambulante ideado por la Agencia Trema, hace los más varios y sabrosos comentarios. Ha sido preciso, como también se ve en la foto, la intervención de un guardia, que estima que aquello está estorbando la circulación.



La segunda fotografía es simbólica; en ella Colón, el descubridor insigne de un Nuevo Mundo, el primer feliz mortal que consiguió tener derecho a un huevo, parece como si al darse cuenta de que es un Citroën lo que va dentro del cajón, adoptara la actitud de parar un taxis; la mano que le queda libre es la bandera, extendida al aire, y su boca (no se ve bien en la fotografía) un poco contraída, se esfuerza en vano por sacar de su garganta de piedra un ¡Pchsss!

Decididamente, la Agencia Trema, que se jacta, fundadamente por cierto, de ser la casa que mayor número de automóviles vende hoy en Madrid, es una casa que debe, de manera indiscutible, su prosperidad a la especial manera de ser y hacer y a la proverbial simpatía de todos sus componentes, de la que a nuestro juicio es compendio y resumen el jefe de ventas de la entidad D. Ramón Puigcarbó.

Por esto no dejé de extrañarnos algo que, por lo insólito del caso, tardamos mucho en comprender.

Verá el lector: Al recibirse re-

cientemente en Madrid el nuevo modelo 1928, fabricado por la Casa A. Citroën, de la que Trema es una de las más importantes Agencias de esta corte, Puigcarbó y sus amigos, ya que éstos son los empleados de Agencia Trema, empezaron a tornarse un si es taciturnos, parecía como si continuamente cavilasen en pos de una idea... genial.

Nosotros, que llevamos dentro de sí algo de portera de barrio bajo, pusimos un especial empeño en inquirir las causas concretas que habrían podido tornar de esta manera los caracteres de unas personas que,

hasta entonces, siempre parecían dichosas.

—¿Nos queréis enseñar el Citroën 1928 que habéis recibido?—espeta- mos un buen día, entrando sonrien- tes en Villanueva, 34.

—No, no lo veréis, ni lo verá nadie por ahora—contestó rápido Puigcarbó, queriendo aparecer como un hombre terrible.

Lo atrajimos hasta un diván, y con acento que pudo ser sincero, si no se tratara de periodistas, dijimos:

—Dinos, ¿qué os ocurre?, ¿cómo habéis perdido el humor? Confiate en nosotros; después de todo, ¿quién mejor que un amigo puede, en un caso de éstos, aconsejar a otro?...

—No lo veréis, vosotros lo que queréis es enteraros para contarlo luego, y es precisamente esto lo que me tiene quitado el sueño, no quiero que lo vean ni los compradores: que lo compren sin verlo... Pienso hacer una extraña propa- ganda, una cosa nueva, quiero que todo el mundo sepa que Agencia Trema tiene el nuevo Citroën, pero no quiero que lo vean. Mira...

Y nos explicó un plan, que al principio parecía descabellado, pero en el que bien pronto conocimos existía una magna idea...

* * *

Días después Agencia Trema lan- zaba por las calles de Madrid un cajón grande, en cuyo interior se encerraba el nuevo Citroën 1928...

Nuestros propios ojos han tenido sobradas ocasiones de comprobar el formidable éxito de una idea de tan grande sencillez. Todo cuanto se diga es poco.

Y las cavilaciones de Puigcarbó han sido bien recompensadas...

Cuando regresábamos Alcalá arriba con Vilaseca y Contreras, de hacer las fotos que "adornan" estas líneas, vimos a Puigcarbó, que, rodeado de los suyos, apuraba un barro en el interior de Negresco...

Núm.

MARCA Y PROPIETARIOS

- 24.405. **CHEVROLET.**—Antonio Mireter, Canarias, 7.
 24.406. **CHEVROLET.**—Luisa Trujillo, Diego León, 55.
 24.407. **CHEVROLET.**—Gregorio Pérez, M. de Zafra, número 20.
 24.408. **Ford.**—José María de Palacios, Torreledones.
 24.409. **Nash.**—Daniel Suárez, Gran Vía, 24.
 24.410. **CHEVROLET.**—Epifanio Arroyo, Quiñones, 5.
 24.411. **Saurer.**—José Seguí, Benito Gutiérrez, 7.
 24.412. **Voisin.**—Luis de la Peña, Villanueva, 18.
 24.413. **Citroën.**—Ascensión Pérez, glorieta de Santa Bárbara 2.
 24.414. **Ford.**—Mercet y Arnot, Salvador, 4.
 24.415. **Willeme.**—Martina Yuste, C. Valencia, 38.
 24.416. **CHEVROLET.**—Eugenio Sobero, Arganda.
 24.417. **Ford.**—Tubos Stac, paseo de María Cristina, 2.
 24.418. **Hupmobile.**—Francisco Martínez, Lagasca, 38.
 24.419. **F. BARNETT.**—Baltasar Hidalgo, Serrano, 51.
 24.420. **CHEVROLET.**—José García, Biencinto, 10.
 24.421. **RENAULT.**—Lorenzo Moreno, R. S. Pedro, 61.
 24.422. **Studebaker.**—Fernando Ribed, Roma, 12.
 24.423. **CHEVROLET.**—Andrés Fraile, C. del Este, 14.
 24.424. **Ford.**—Francisco Calleja, C. Valencia, 14.
 24.425. **CHEVROLET.**—Gamero y Córdoba, Serrano, número 26.
 24.426. **Erskine.**—María Burquette, Miguel Angel, 8.
 24.427. **CHEVROLET.**—Dolores Cuerda, Villalar, 1.
 24.428. **CHEVROLET.**—Manuel González, Mondéjar.
 24.429. **BUICK.**—S. E. de Construcciones, Sagasta, 25.
 24.430. **BUICK.**—José López Antolín, Atocha, 20.
 24.431. **BUICK.**—Fernando Draque, Prim, 3.
 24.432. **RENAULT.**—Francisco Domingo, Atocha, 90.
 24.433. **FIAT.**—Andrés Crespo, Atocha, 113.
 24.434. **Citroën.**—Eugenia Faux, San Bernardo, 42.
 24.435. **RENAULT.**—Justo Gómez, Hotel Alfonso XIII.
 24.436. **FIAT.**—Luis Fernando, Relatores, 3.
 24.437. **FIAT.**—José Alvarez, Montera, 51.

Núm.

MARCA Y PROPIETARIOS

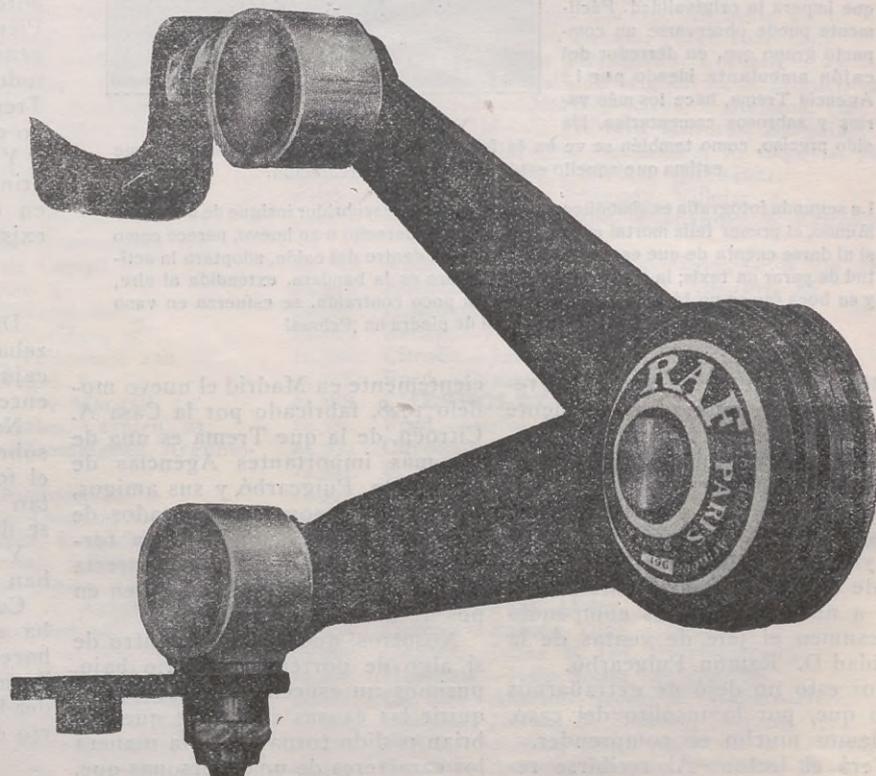
- 24.438. **Nash.**—Jefatura de Estudios y Construcciones, Juan de Mena, 12.
 24.439. **Nash.**—Jefatura de Estudios y Construcciones, Juan de Mena, 12.
 24.440. **RENAULT.**—Antonio Alonso, Lista, 6.
 24.441. **BUICK.**—Román Herránz, Jorge Juan, 77.
 24.442. **Citroën.**—Fernando A. de Torrijos, Magdalena, número 17.
 24.443. **Citroën.**—Tomás Gómez, Av. Reina Victoria, 4.
 24.444. **CHEVROLET.**—Eustaquio Guerrero, Belmonte.
 24.445. **Berliet.**—José Reig, Martínez Campos.
 24.446. **Dion Bouton.**—Comercial Torrelaguna, Santa Brígida, 2.
 24.447. **CHEVROLET.**—Luis Alvarez, Espíritu Santo, número 37.
 24.448. **CHEVROLET.**—Luis Alvarez, Espíritu Santo, número 37.
 24.449. **CHEVROLET.**—Luis Alvarez, Espíritu Santo, número 37.
 24.450. **HUDSON.**—Bernabé Toca, F. de Rojas, 1.
 24.451. **Hotchkis.**—Laboratorio de Fauna Forestal, El Pardo.
 24.452. **CHEVROLET.**—Eloy Ortega, Abtao, 4.
 24.453. **CHEVROLET.**—Ramón Cuartero, A. Acuña, 9.
 24.454. **Hispano.**—Patronato de Firms Especiales, Fer-Hispano.
 24.455. **Hispano.**—Firms Especiales, Fernanflor, 2.
 24.456. **HUDSON.**—Ana M. Moreno, C. de Aranda, 7.
 24.457. **FIAT.**—Mariano Higuera, Mariana Pineda, 5.
 24.458. **CADILLAC.**—María L. Rivero, Castellana, 12.
 24.459. **CHEVROLET.**—Antonio Ares, D. Sopeña, 2.
 24.460. **ELCAR.**—Antonio Sáenz, Fuencarral (Madrid).
 24.461. **Chenard.**—Francisco González, Hotel Barazal.
 24.462. **CHEVROLET.**—Gamero y Córdoba, Valverde, número 26.
 24.463. **Minerva.**—José Avila, Peñaranda de Bracamonte.
 24.464. **Automoto.**—Viuda de Sáinz de la Maza, Vergara, 1

COJINETES DE BOLAS**R. B. F.****RUEDA AMOVIBLE****R. A. F.****AMORTIGUADOR****R. A. F.****JOSÉ URÍA** Representante

Alfonso XII, 15 - MADRID

Teléfono 15.920

ENVÍA CATÁLOGOS



Direcciones muy recomendables



LIBRE

TAKO

Aprobado por el Ministerio del Trabajo, en 9 de junio de 1926

Unico con luz interior, rodamiento de bolas y aplicable a todas las cajas de cambio sin necesidad de reductor.

VENTAS al contado, plazos y alquiler. Taller de reparaciones para toda clase de taxímetros, y contadores de velocidades para automóviles

Representante exclusivo de este novísimo aparato:

TAXIMETRO GALLARDO

Plaza de España, 6 — Teléfono 12.614 — MADRID

Sucursal en Sevilla: Federico Sánchez Bedoya, 8

MARCOS

OFICINA PARA MATRICULAR AUTOMÓVILES, CAMIONES, MOTOS, Y OBTENER EL CARNET PARA SUS CONDUCTORES

San Felipe Neri, 1, tienda (esquina a Mayor, 38)
Teléfono 15.849 — MADRID



Renovación de cubiertas y cámaras
POR EL SISTEMA

HAYWOOD

50, Castelló, 50 MADRID

F. Braojos Herreros

Jorge Juan, 19.—Teléf. 50.002

VENTA AL POR MAYOR Y DETALL
— DE —
ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

Bujías Champion, todos los tipos
Juntas Culatas, todos los coches

FAROS MARCHAL - Precios sin competencia

SEGMENTOS "HÉRCULES"

Vargas Hermanos, Sucs.

Marqués de Cubas, 16 y 18
MADRID



PIÑONES Y CORONAS

Constante surtido para todos los automóviles americanos que circulan por España

CINTA DE FRENO NAFRA

Usando esta cinta, garantiza sus frenos y a la vez garantiza su vida
PRUÉBELA



Unico distribuidor para España:

B. CERAME

Bárbara de Braganza, 22

MADRID

Direcciones muy recomendables

LUBRIFICANTES
NEUMATICOS

ACCESORIOS



Bárbara de Braganza, 10
MADRID

Teléfono 34.673

IMPORTACIÓN
DIRECTA

MANUEL ORTAS

TALLER DE CALDERERÍA Y SOLDADURA AUTÓGENA

Lista, 45.—MADRID

Instalaciones completas de soldadura, hervidores y depósitos de presión y expansión.—Reparación por la autógena de toda clase de maquinaria, carter, chasis, y especialidad en cilindros de automóviles, por difíciles que sean: ejes, cigüeñales, etc., etc.

PRECIOS ECONÓMICOS

¡NEUMATICOS Y BANDAJES!

Marcas Dunlop, Cord Michelin, Cablé, Goodrich Cord, Good-Year Balon, Ajax Cord, Bergougnan, Cord.

¡¡ÚLTIMA FABRICACIÓN!!

¡¡PARA COMPRAR BARATO!!

CASA ARDID

Génova, 4 - Teléf. 32.058 - MADRID

EXPORTACIÓN A PROVINCIAS

Recipiente vertedor "Kid"

Recipiente indispensable para el manejo de líquidos, sin necesidad de medidas ni embudos.

1 litro, 2 litros y 5 litros



CESAR CARNICERO

Calabria, 140

Barcelona

AGENCIA BADALS

Compra, venta y cambio de automóviles de todas marcas. Especialidad en la marca Citroën, nuevos y de ocasión. Ventas al contado y a plazos. Primera Casa en España

Los Madrazo, 7

MADRID

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D., habitante en la calle

....., de, provincia de

se suscribe por un año a la Revista AUTO, de Madrid (calle de Apodaca, núm. 11), enviando ⁽¹⁾

..... la cantidad de siete pesetas, importe de la suscripción.

..... de de 192

(1) Por giro postal o sellos de correo de veinticinco céntimos exclusivamente.

Auto

AUTOMÓVILES - MOTOCICLETAS - AVIACIÓN - DEPORTES - TURISMO

Director: AGUSTÍN GARCÍA DE RUEDA

REDACCION Y ADMINISTRACION: APODACA, 11.—MADRID

ANTE EL SALÓN DE PARÍS

Coincidiendo con la salida a la luz pública de este número de AUTO, tendrá lugar en París la celebración del certamen que con el nombre de Salón de París se viene celebrando en la capital de Francia desde hace veintiún años.

Este suceso nos sugiere un comentario desde el momento en que parece como si el Salón de París viniera a ser el resumen y compendio, por decirlo así, de todas las actividades automovilistas del viejo continente.

En él se hace gala de cuantos adelantos se llevaron a efecto durante todo el año, ya en materia de motores, como en los refinamientos de carrocerías y en el interesante ramo de los accesorios.

El Salón de París tiene la virtud, pues, de marcar dentro del año, dos épocas distintas dentro del campo automovilista.

Es por esto por lo que al acercarse esta fecha nos preguntamos todos:

—¿Qué nos reservará el Salón? ¿Qué sorpresa nos preparará para este año? Nosotros vamos a hacer un ligero avance sobre lo que a nuestro juicio esperamos del magno certamen automovilista que el día 6 del actual comenzará en el Gran Palais.

Esperamos que el próximo Salón marcará una decisiva etapa en la presentación del coche pequeño. Esto es, mecanismo sencillo, al par que robusto, un precio lo bastante reducido y dos o tres asientos a lo sumo.

Desde luego tenemos noticias concretas de que varias Casas francesas y alemanas se aprestan a la lucha, sobre la base de motores de 5-HP, que son suficientes, a juicio de estas entidades, para quien se contente con una capacidad de dos o tres plazas en su automóvil. Estos automóviles, como fácilmente puede comprenderse, no están fabricados para batir con ellos grandes velocidades, pero es indiscutible que su uso es indicadísimo para aquellos que desean, ante todo, que su automóvil tenga un muy reducido gasto.

Ahora bien, se alcanza a primera vista, que para que esta clase de coches pueda adquirirse con el tiempo en un precio inferior a los 10.000 francos, es de todo punto necesario que la fabricación de los mismos se haga en grandes series, siguiendo la ruta que las grandes Casas americanas han trazado y que tantos y tan buenos resultados les han dado en la práctica.

Creemos que lo más indicado para llegar a un resultado definitivo que permitiera la competencia del coche francés y alemán con el yanqui sería una aproximación entre varias Casas afines, una especie de trust, al estilo de los americanos, que si bien haría desaparecer gran cantidad de marcas de automóviles, de las que escasamente fabrican un centenar de coches al año, por el contrario permitiría, al ensanchar su campo de acción y sus actividades todas, una mayor ganancia para

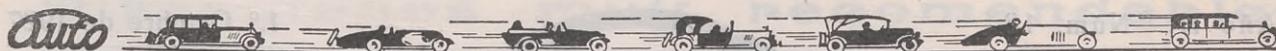
los capitales invertidos en la fabricación de automóviles en Europa y evitaría la ruinosa competencia que las marcas nacionales sostienen unas con otras.

Seguramente también en el Salón de París se hará exhibición de algún pequeño coche eléctrico, de porvenir todavía dudoso, pues si bien por su reducido gasto y su conducción en extremo sencilla, hace que se le desee, tiene aún el inconveniente de la complicación que lleva consigo la recarga de los acumuladores.

Pero a pesar de esto, y en tanto no se dé una solución al problema del intercambio de baterías, consiguiendo que el vehículo eléctrico pueda ser recargado en el rato en que permanezca inactivo, el porvenir corresponde por entero al automóvil con motor de explosión que tiene sobre el otro las indiscutibles ventajas de un mayor radio de acción, una superior belleza de líneas y una gran facilidad para el aprovisionamiento del combustible, sin olvidar un mayor rendimiento en punto a velocidad, cualidad ésta esencialísima y de una capital importancia.

El pequeño coche europeo de cinco caballos, que constituirá la novedad del XXI Salón de París, puede adueñarse del mercado del Nuevo continente, si, mediante el sistema de cooperación entre las fábricas para su construcción en grandes series, consigue lanzarlo al mercado en un reducido precio de adquisición.





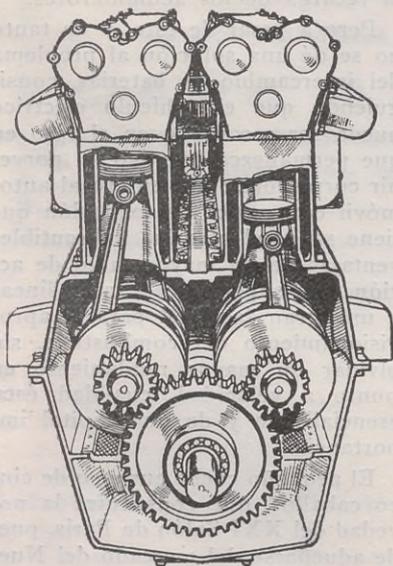
TEMAS INTERESANTES

MOTORES DOBLES

... se están construyendo motores verticales de doce y dieciséis, cuya longitud no es mayor a las de seis u ocho del mismo diámetro de cilindro ...

Indudablemente, la tendencia en la construcción de automóviles va hacia el empleo de más de cuatro cilindros. Ya en los Estados Unidos impera el "seis", seguido por el "ocho", el "cuatro" y el "doce". En Europa los motores multicilíndricos no se han desarrollado tan rápidamente; mas, de todos modos, dentro de un año el número de modelos de seis cilindros será igual, quizá mayor, que el de cuatro, aunque las grandes producciones continuarán por un largo período con su actual fabricación.

Desde luego, desde el punto de vista de la compensación del mo-



El principio de los motores dobles.

tor y de su reacción, es superior el "seis" al "cuatro", y el "doce" al "ocho"; teóricamente podría decirse que el "dieciocho", el "veinticu-

tro" o el "treinta y seis" llegarían a ser el ideal.

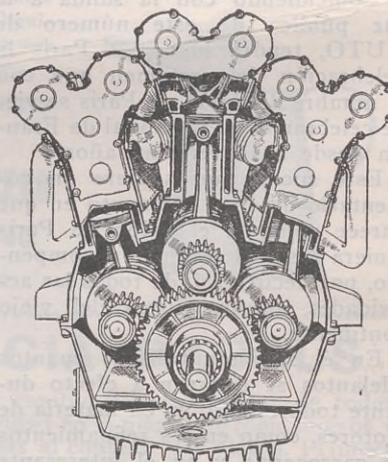
Sin embargo, existen dificultades prácticas en la propulsión de los coches, que parecen limitar el número de cilindros a seis u ocho, pues para cualquier desplazamiento dado del pistón, cuanto mayor sea el número de cilindros, mayor ha de ser la longitud del "capot". El ocho cilindros corriente parece marcar el límite de longitud, y siempre que se ha requerido un mayor número para coches o aeroplanos, se han tenido que montar en la forma de V. Existen además otros puntos de alguna consideración respecto a la rigidez del cigüeñal; pero, en general, es la longitud la que limita el número de cilindros.

Vista esta tendencia hacia el aumento de cilindros, es interesante observar que ya se están construyendo motores verticales de doce y dieciséis, cuya longitud no es mayor que la de los de seis u ocho del mismo diámetro de cilindro. Esto se obtiene agrupando dos motores de seis u ocho cilindros, y aunque existen dos cigüeñales, puesto que cada motor es completo, como van unidos por una transmisión central, puede considerarse como una sola unidad.

Hace poco aparecieron en la pista de Monza unos coches Fiat que tenían doce cilindros en dos grupos de seis, muy compactos y unidos los cigüeñales por una transmisión. Con un desplazamiento total de pistón de 1,500 c. c., la capacidad de cada cilindro es de 125 c. c., lo que da unas dimensiones aproximadas de 50×63 milímetros. El peso de las partes recíprocas sería muy pequeño, así como las fuerzas de inercia, y tal motor ha de marchar a una

velocidad, en el cigüeñal, sorprendente.

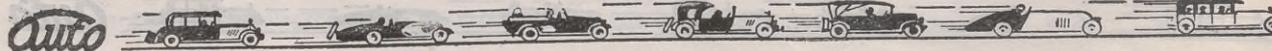
Los resultados demostrarán si este tipo de motor doble llegará a al-

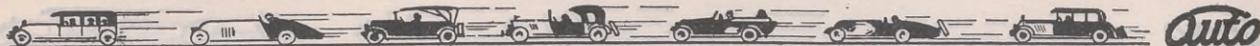


Disposición en tres grupos de 18 cilindros, acoplados los cigüeñales a una transmisión común mediante piñones libres.

canzar un empleo general, pues este a que nos referimos ha sido proyectado para obtener velocidad; mas toda la experiencia nos demuestra que todas las innovaciones sufridas en los coches de carreras pasan más tarde al motor corriente.

Con un desplazamiento de pistón de 1,500 c. c. no existe dificultad en montar dos grupos de seis cilindros bajo un "capot" normal, y comparándolo con un "ocho" del mismo desplazamiento, la longitud total decrece algo en favor del primer caso, no perdiéndose accesibilidad, pues bien se empleen válvulas laterales o en cabeza, todos los órganos auxiliares pueden quedar hacia el exterior, con el escape, si fuera necesario, entre los dos bloques. Al au-





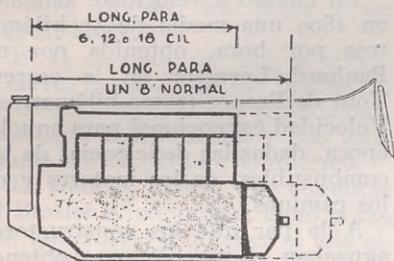
mentar la velocidad del motor se hace necesario, para obtener flexibilidad, la adopción de una gran reducción en el eje trasero; no pocos coches modernos, cuyos motores giran a 4.000 revoluciones por minuto, tienen relaciones finales de 6 a 1, y hasta en algunos de 7 a 1, reducciones que presentan dificultades que se salvarían con el motor doble, pues se podría obtener una primera reducción en el mismo motor al disponer un piñón transmisor mucho

este tipo. Puede recordarse el Duesenberg, que corrió en Daytona el año 1920, obteniendo el entonces "record" de velocidad con 153,3 millas por hora, aunque en este caso los dos cigüeñales no iban acoplados entre sí; indudablemente, llevaban una transmisión independiente a cada rueda trasera.

Antes de la guerra, Fiat había producido un motor con dos grupos de cuatro cilindros, montados verticalmente, y más tarde se obtuvie-

ron diferentes patentes para el agrupamiento de dos, tres y cuatro motores, con los cigüeñales conectados por una transmisión. En estos modelos se dispuso un piñón libre en cada cigüeñal, para que si alguno de los motores fallaba no fuese arrastrado por los otros.

Como otras muchas experiencias de la guerra han llegado al terreno práctico, no sería difícil que los motores dobles alcanzasen algún día un puesto en el automovilismo.

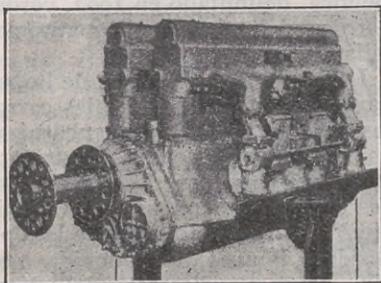


Diferencia del capot.

mayor que los de los cigüeñales, y otra, nuevamente, en el eje trasero.

También Ettore Bugatti ha trabajado en esta dirección por más de un año, en un coche con doble motor—dos grupos de ocho cilindros—, con el que intentará batir los "records" mundiales.

Según Bugatti, ya en 1915 obtuvo patente para construir esta clase de motores, que por entonces dedicábanse a la aviación. El que haya



El doble de Bugatti, de dos grupos de ocho cilindros.

seguido el progreso de la aviación recordará que varios tipos se construyeron en Francia y América, y que en una Exposición de aviación celebrada en París después de la guerra, Bugatti presentó motores de

LA COMISIÓN DEL MOTOR Y DEL AUTOMÓVIL UNA REAL ORDEN DE LA PRESIDENCIA

La "Gaceta" ha insertado una Real orden de la Presidencia aprobando el reglamento para la ejecución del Real decreto-ley de 9 de abril del corriente año, por el que se conceden auxilios a los industriales de fabricación de motores y automóviles.

En el reglamento se determina que se constituya en la Presidencia del Consejo una Comisión, que se denominará del Motor y del Automóvil, y será la entidad superior consultiva en los asuntos que se refieren al motor y al automóvil.

Dicha Comisión se compondrá del jefe superior de Aeronáutica militar, como presidente; de un representante de cada uno de los Ministerios de la Guerra, Marina, Hacienda, Gobernación, Fomento y Trabajo, Comercio e Industria; de otro representante de cada uno de los organismos siguientes: Consejo de la Economía nacional, Comité regulador de la Producción industrial, Consejo nacional del Combustible, Servicio de Aviación, Cámara oficial de Transportes mecánicos, Diputaciones provinciales, Ayuntamientos, fabricantes nacionales de automóviles y motores de aviación, primeras materias, artículos o elementos complementarios y accesorios y de otro de los usuarios, como vocales, y de un ingeniero militar como secretario.

Las representaciones de los Ministerios y Corporaciones oficiales serán nombradas por la Presiden-

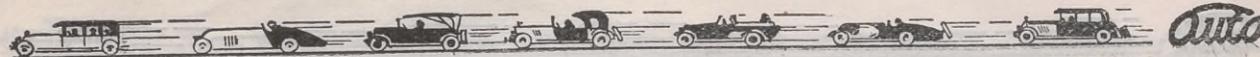
cia del Consejo de Ministros y las demás a propuesta de las agrupaciones de que formen parte. La Comisión oficial del Motor y del Automóvil actuará organizada en Comisión ejecutiva, Secciones y Pleno.

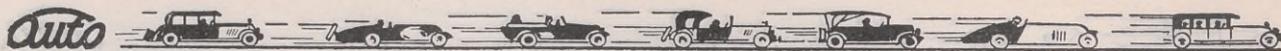
La Comisión ejecutiva se constituirá por el presidente de la Comisión oficial del Motor y del Automóvil, cuatro vocales en representación de la Defensa nacional y de las vías de comunicación, de la industria y de la Hacienda pública, que serán, respectivamente, el representante del Ministerio de la Guerra, del Ministerio de Fomento, del Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria y del Ministerio de Hacienda, incrementada en cada caso especial según la índole del asunto a resolver, con los vocales que previamente cite el presidente. Será secretario el de la Aviación.

Las Secciones serán cuatro: a), fábricas de bicicletas, motocicletas, automóviles de todas clases, tractores, coches especiales y carrocerías; b), motores de aviación, industriales y marinos; c), primeras materias; d), elementos complementarios y accesorios.

El Pleno de la Comisión del Motor y del Automóvil estará formado por la Comisión ejecutiva y las cuatro Secciones.

En el reglamento se determinan las reglas para la contratación de material, la clasificación y el contraste de fabricación.





Las primeras carreras de automóviles

... la mayor parte de los progresos del automóvil,
son debidos, casi en su totalidad, a las carreras ...

Los automóviles con motor a petróleo datan de fines del siglo pasado. Anteriormente sólo se conocían los movidos a vapor, que hicieron su aparición por los caminos antes de que se pensase aplicar el procedimiento a los ferrocarriles.

Casi simultáneo a la aplicación de motores de explosión para los automóviles comenzaron a organizarse carreras con esta clase de vehículos. Se debe al afán perenne del hombre de medir sus fuerzas y sus medios con los demás. Y es precisamente a este empeño constante al que más se debe el perfeccionamiento que el motor mecánico ha alcanzado en tan corto espacio de tiempo.

En 1889 la casa Panhard & Levasor introdujo en Francia el primer automóvil formal movido por petróleo. Puede considerarse esta fecha como la iniciación de los motores de explosión, que adquirieron en poco tiempo una vulgarización sorprendente. Así se da el caso de que dos años después un automóvil Peugeot, con motor de petróleo Daimler, ganaba el primer premio en las carreras libres de París a Brest. Este triunfo de los motores de petróleo sobre los motores eléctricos y los de vapor incitó a los constructores al estudio de los motores de explosión, generalizándose rápidamente, hasta el extremo de que en 1893 Dion y Bouton construyeron un tractor capaz de remolcar un coche a la velocidad de 45 kilómetros por hora.

Es al diario parisino *Le Petit Journal* al que se debe la iniciativa de organizar carreras de automóviles a partir de 1894.

Los progresos del automóvil son debidos casi en su totalidad a las carreras, que han obligado a los inventores y a las casas constructoras a estudiar modelos, corrigiendo deficiencias, para superar no

sólo a los demás, sino a sí mismos.

La primera ventaja obtenida fué la divulgación de los neumáticos, que, al amortiguar los pequeños choques que proporcionan las sinuosidades del camino, permitieron disminuir el peso de los vehículos y el esfuerzo de tracción.

Lo prueba evidentemente el hecho de que en las carreras París-Burdeos los coches pesaban 250 kilogramos por caballo de fuerza, mientras que en 1907 se llegó a reducir la proporción a 8 kilogramos por caballo.

Pero inmediatamente surgió la tendencia a construir coches de gran velocidad y poco peso, especializados para carreras y poco útiles para servicios urbanos y de turismo, decayendo el interés de estos certámenes, que pasaron rápidamente al terreno de lo deportivo, saliéndose bastante del terreno práctico y científico. También presentan el inconveniente de que los automóviles construídos para grandes velocidades requieren la conducción y entretenimiento por personas prácticas y capacitadas, como ocurrió a partir de la institución de la «Tour de France» en el año 1899.

En las primeras carreras se admitían coches de todas las categorías. En las carreras París-Rouen, en 1894, y en las de París-Burdeos, al lado de coches de dos asientos concurren tractores, automóviles de vapor y ómnibus; pero a partir de las carreras París-Marsella (1896) se perfiló la necesidad de establecer categorías de potencia y peso, consumo y capacidad de viajeros.

Las carreras de París a Amsterdam, en 1898, fueron las más fecundas en progresos. La dirección por palanca fué sustituida por la de volante. El centro de gravedad de los vehículos se estableció más bajo y se dió a los automóviles un

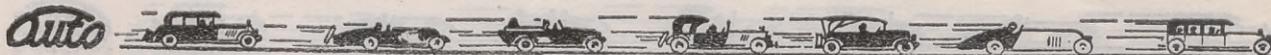
aspecto muy parecido al que todos conocemos.

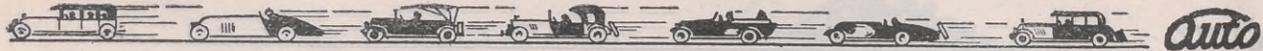
En cuanto a velocidad, tenemos en 1899 una media de 50 kilómetros por hora, obtenida por un Panhard Levasor en la carrera Tour de France (2.500 kilómetros). Velocidad excepcional para aquella época, dadas las deficiencias de los combustibles, de los motores y de los caminos.

A la par que los constructores aguzaban el ingenio para obtener el máximo rendimiento con el mínimo de gasto y de potencia, la industria metalúrgica progresaba espléndidamente, haciendo su aparición en el mercado los aceros extrarresistentes y ligeros.

Hasta la célebre carrera París-Madrid, en 1903, las carreras se celebraron sobre carreteras; pero a consecuencia de frecuentes desgracias, que en algunos casos motivaron la suspensión de carreras comenzadas, se vió la necesidad de celebrarlas en circuitos cerrados y debidamente protegidos. Fué uno de los primeros el de Ardenas, en Bélgica, delimitado en 1902, verdadero modelo de circuitos automovilistas.

La institución de copas de honor para los ganadores dió a las carreras caracteres de lucha encarnizada no sólo entre casas constructoras, sino entre las diversas naciones que a ellas concurrían. Contribuyó a ello la institución de la copa Gordon Bennet, introducida por Mr. Bennet, director del *New York Herald*, en 1899. Durante los tres primeros años la poseyeron los franceses; pero en las carreras París-Viena (1902) la perdieron, pasando a poder de los ingleses. En 1903 se corrió por primera vez en Irlanda, ganándola los alemanes con un coche Mercedes, triunfo del que se derivó una pujanza económica extraordinaria del mercado





automovilista alemán. Esta nueva derrota de los franceses excitó y estimuló notablemente a sus constructores. La Cámara Sindical del Automóvil, de Francia, organizó unas carreras eliminatorias para seleccionar los tres coches que por cada nación podían concurrir a esta prueba. Se corrió en el circuito Argonne, disponiendo el Gobierno francés que un ejército de 5.000 hombres guardase el recorrido. Como resultado fueron elegidos un Richard Brasier, un Mors y un Turcat-Mery.

El 13 de junio de 1904 se volvió a correr la copa Gordon Bennet en el circuito de Taunus (Alemania), guardado militarmente y con asistencia del emperador Guillermo.

El francés Thery, que conducía el Brasier seleccionado, ganó la copa, que volvió a obtener al año siguiente en el circuito de Auvernia, al que concurren Francia, Inglaterra, Italia, Alemania, Austria y Estados Unidos, recorriendo las cuatro vueltas, con un total de kilómetros 549,776, a una velocidad media de 76 kilómetros por hora, con ventaja únicamente de dieciséis minutos veintisiete segundos sobre el italiano Nazzari, que conducía un Fiat.

La limitación de tres coches por nación que imponía la copa Gordon Bennet, originó en Francia el deseo de verificar carreras en condiciones menos intransigentes, organizándose, a partir de 1906, la prueba internacional denominada Grand Prix del A. C. F., que ha llegado hasta estas fechas. En el primer *meeting* resultó vencedor un Renard, guiado por Lisz, que recorrió los 1.200 kilómetros en doce horas, obteniendo una velocidad media de 100 kilómetros por hora.

Estas iniciativas de los franceses, que tanto contribuyeron a desarrollar la industria automovilista en su país, fueron imitadas por otros países.

En Italia, Vincenzo Florio creó la copa de Brescia, valorada en francos 50.000. Las carreras de 1905 las ganó un coche Itala, que desarrolló una velocidad media de 105 kilómetros a la hora.

En Norteamérica, el archimillo-

nario Vanderbilt instituyó una copa *challenge*, que en 1904 la ganó un Panhard Levassor con una media de 83 kilómetros a la hora, y en 1905 un Darracq, en el circuito de Florida, con una velocidad media de 99,200, volviéndola a obtener al año siguiente con menos velocidad.

En Alemania, el Automóvil-Club Imperial instituyó unas carreras de velocidad denominadas la Copa del Emperador, con limitación de tres coches por cada casa constructora.

Después, la tendencia de los inventores y constructores se encaminó hacia la creación de coches verdaderamente industriales y de turismo, prescindiendo de esas velocidades que a ningún fin práctico conducían. Se establecieron en las carreras determinadas condicio-

nes, que impedían la participación de coches especiales para carreras. Se instituyeron las de regularidad, de obstáculos, de consumo, etc., y tuvieron aparición las carreras de coches de turismo, como la instituida por el Tourist-Trophy, de Inglaterra, celebrada en la isla de Man en 1906, ganada por un Rolls Royce, que alcanzó una velocidad media de 62 kilómetros por hora.

A partir de entonces las carreras de velocidad y de turismo han sido paralelas, las categorías de los vehículos más meticulosamente establecidas y los fines perseguidos más definidos, celebrándose en todos los países multitud de pruebas, unas de concurso y otras aisladas, que para reseñarlas todas se necesitarían varios trabajos, cuya extensión desborda en mucho los límites reducidos de este artículo.

ACUMULADORES PARA AUTOMÓVILES, RADIOTELEFONÍA, FERROCARRILES, ETC.



POR SU PERFECTO AISLAMIENTO, SON LOS PREFERIDOS
POR LOS MEJORES CONSTRUCTORES DE AUTOMÓVILES

ALUMBRADO



LOS TALLERES MÁS IMPORTANTES DE ESPAÑA,
DEDICADOS EXCLUSIVAMENTE A LA REPARACIÓN DE TODOS LOS ELEMENTOS ELECTRICOS DE
- LOS AUTOMÓVILES -

ARRANQUE



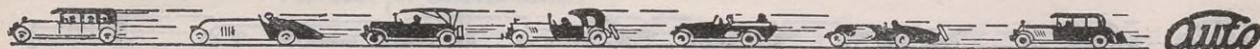
CARGA, MONTAJE Y REPARACION DE BATERIAS

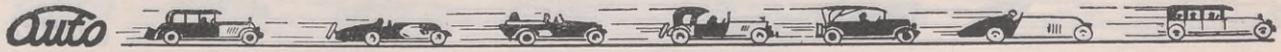
AUTO-ELECTRICIDAD

AGENTES EXCLUSIVOS

MADRID:
SAN AGUSTIN, 3
TELÉF. 10.112

BARCELONA:
DIPUTACION, 234





II DE AQUÍ Y DE ALLÁ II

¡Que la detengan!

Es una mujer peligrosa, una mujer que deben evitar todos los hombres cuando puedan hacerlo. Cuando sigue a un hombre, termina por atraparlo, pues es tal su método de conquista que la víctima no puede escapar al terrible choque que inevitablemente sobreviene.

Tiene esta mujer mucho poder; existe algo alrededor de ella que el confiado varón, que es su blanco, no sabe resistir. Es una mujer peligrosa, aunque no lo parezca, en el estuche de su conducción interior.

Nuevo riesgo

Dicen que un motorista, a quien ocurrió un accidente, se ha casado con la enfermera que le atendía en el hospital.

Dentro se poco se pedirá a las Compañías de Seguros que cubran también este riesgo.

¡Cierto!

Un aficionado a las estadísticas, muy amigo nuestro, nos ha comunicado que, después de largos cálculos, puede asegurar que, si todos los coches del mundo se pudieran poner en fila, siguiendo la línea del Ecuador, podríamos cruzar las calles con mucha más tranquilidad.

Indicaciones de peligro

El Boston Automóvil Club ha acordado colocar cruces metálicas en los diferentes puntos en los que ha habido varios accidentes recientemente para recordar que por tales parajes debe pasarse con toda clase de precauciones.

Un nuevo método de entrega

La Royal Typewriter Co., ha montado un servicio de entrega muy en consonancia con estos tiempos. Se trata de un avión de tres motores, construido por Ford, en el cual pueden transportarse 200 máquinas de escribir. En los viajes acompañará al piloto un dependiente, encargado de dejar caer las máquinas en el punto de destino por medio de paracaídas.

Contra el exceso de velocidad

Recientemente en Tien-Tsin (China) un tranvía arrolló a un ciclista, ocasionándole la muerte. Dos días después, cuando la familia de la víctima conducía el cadáver a la última morada, el cortejo fúnebre se paró justamente en el lugar del accidente y el féretro fué depositado entre los rieles.

Como podemos suponer, inmediatamente se detuvo la circulación y se produjo una confusión enorme. No obstante esto, el convoy fúnebre no se puso en marcha hasta que los funcionarios de la Compañía expresaron a la viuda su condolencia y aquélla hubo recibido una fuerte indemnización.

He aquí una "salida" oriental que, sin recomendarla expresamente, es de gran elocuencia, dado lo necesario que es acabar con estos accidentes que con tanta frecuencia ocurren en las grandes poblaciones.

Bien a pesar nuestro, el presente número ha sufrido un retraso del que esperamos nos disculpen nuestros lectores.

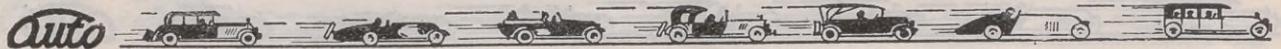
Dificultades en la entrega de originales, exceso de éstos... y no ser esta sola publicación la que tiene a su cargo nuestro impresor.

Un matrimonio alemán hace el recorrido desde su país, y dan la vuelta a España en bicicleta.

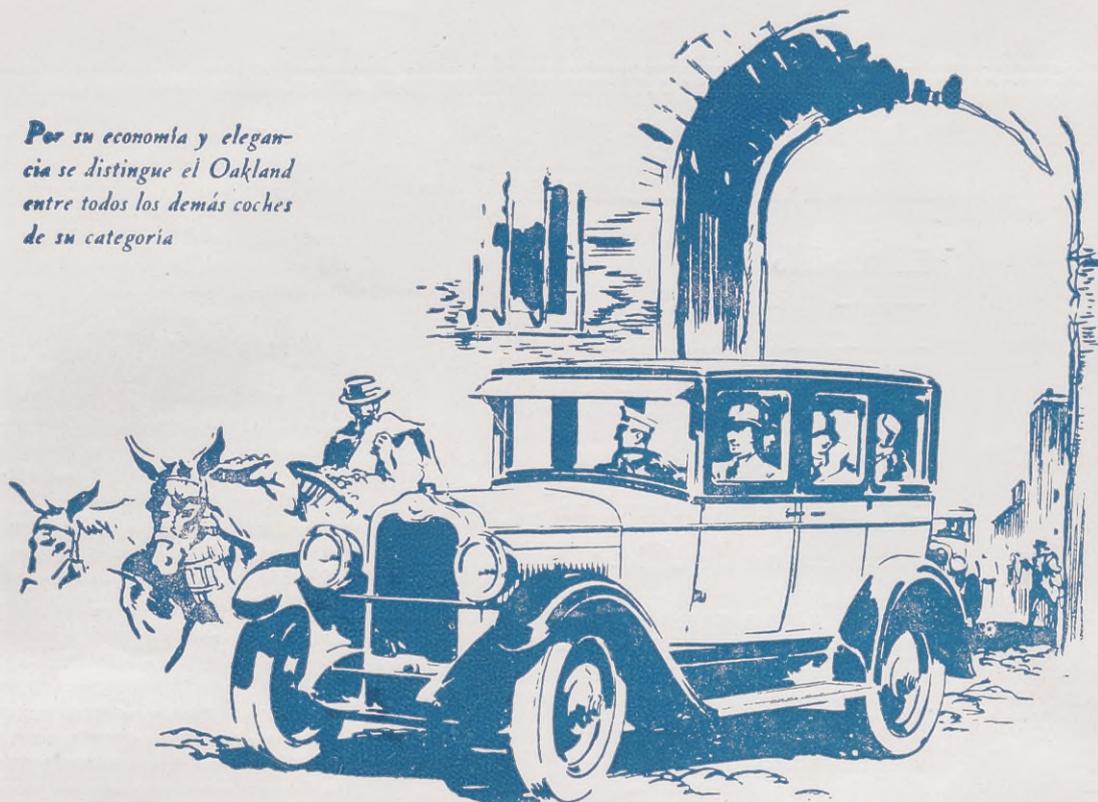


El Sr. Harri Meier y su esposa, a su llegada a Madrid se detienen frente al palacio de Comunicaciones.

(Foto Contreras y Vilaseca).



Por su economía y elegancia se distingue el Oakland entre todos los demás coches de su categoría



¿Sabe usted lo que cuesta el sostenimiento de su coche?

NO piense solamente al comprar un automóvil en la cantidad que deba desembolsar para adquirirlo. Piense también en su sostenimiento, gasolina, neumáticos, etc. Esto es en lo que principalmente ha de fijar su atención.

Antes de decidirse por su próximo coche compare el Oakland con todos los de su categoría. Podrá de este modo apreciar que es el que más le conviene por el hecho de ser sus gastos tan reducidos.

Para convencerse tome nota de los del suyo, comprobándolos usted mismo, y pregunte los del Oakland a cualquiera de sus propietarios.

Todo lo que el Oakland presenta en sus modelos abiertos o cerrados es lo que puede usted pedir en un buen coche. La presentación de sus carrocerías, de líneas elegantes, construidas por Fisher, el más famoso carrocerero del mundo, son de una distinción pocas veces vista en su clase.

Su poderoso y suave motor, además de su gran comodidad, hará que el poseer un Oakland sea el mayor placer para usted. Pida una demostración de este coche y lo conceptuará tan bien como se merece. Cualquier concesionario de Oakland podrá indicarle las grandes facilidades de pago que le ofrece G. M. P. (Acceptance Division).

PRECIOS

Turismo, Ptas. 10.250; Sport Roadster, Pesetas 11.200; Coach, Ptas 11.900; Sedan, Ptas. 12.900; Landau Sedan, Ptas 13.600. — Precios en nuestro depósito de Barcelona (embalado)

Puesto en Madrid, listo para su entrega, completamente equipado e incluido el 5.º neumático, con suplemento de Pesetas 275.

Pidan a nuestros concesionarios detalles de nuestra garantía de un año.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica: Granada, 33 — Madrid

OAKLAND SEIS

Fabricado por General Motors

CONTINENTAL AUTO, S. A.

Torrijos, 13

MADRID

El Modelo

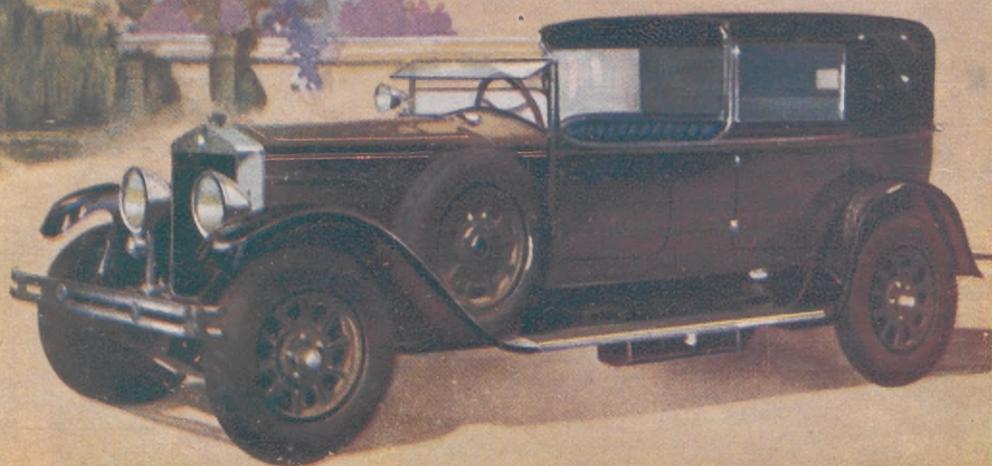
FIAT 519 B

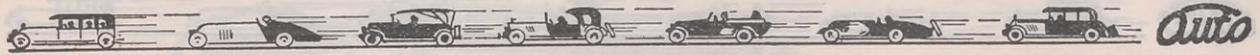
es un coche de gran lujo,
que compendia los estudios
y la experiencia de
un cuarto de siglo.

FIAT HISPANIA, S. A.

Gran Vía, 19.—MADRID

—•••—
Agentes en todas las
provincias





UNAS PALABRAS SOBRE LA SUSPENSIÓN

Por W. GORDON ASTON

El problema de la suspensión es uno de los más interesantes, por ser de los más difíciles con que tiene que luchar el ingeniero en automovilismo. Puede decirse que es tan difícil que las innovaciones han sido tan pequeñas que no es muy distinta en principio y aplicación la suspensión de nuestros autos, a la empleada hace muchos años en las diligencias u otra clase de coche de tracción animal cualquiera.

Hoy día tenemos, es verdad, amortiguadores de una u otra especie, pero éstos no son un nuevo principio de suspensión, sino un medio de corrección.

Fundamentalmente, la falta reside en el ballestaje que, como todos sabemos, se emplea en todos nuestros vehículos al objeto de amortiguar los botes o saltos de aquéllos, producidos por las desigualdades del terreno.

Si comprimimos un muelle en libertad y luego lo libertamos, comenzará a vibrar con un período propio como el péndulo oscila con movimiento decreciente cuando se abandona a sí mismo.

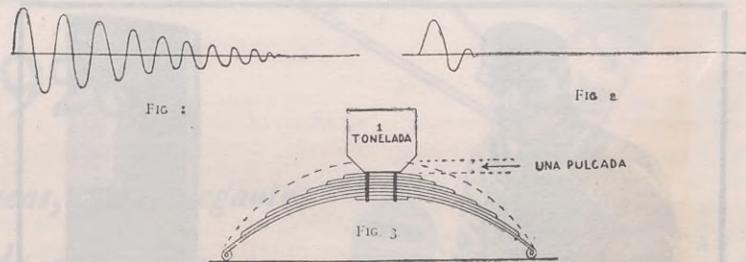
Si empleáramos un muelle o ballesta libre en un coche, el mero hecho de que éste pasara sobre un pequeño obstáculo, haría que las oscilaciones del vehículo se mantuvieran durante una distancia considerable con la correspondiente molestia para los ocupantes y un gasto innecesario del mecanismo. Esquemáticamente podemos representar estos movimientos: el de una ballesta no amortiguada en la figura 1.^a, y de otra, amortiguada, en la 2.^a

Así, pues, la finalidad esencial del sistema de suspensión ha de ser la de amortiguar estas oscilaciones, lo que se consigue parcialmente me-

dante la fricción entre las hojas de la ballesta, que en movimiento se desplazan unas sobre otras; pero en estos tiempos este efecto se obtiene por mecanismos extraños a la suspensión: los amortiguadores, que

para tres, nueve; para cuatro, dieciséis, y así sucesivamente, en cuyo caso la ballesta respondería por igual a los choques ligeros y a los fuertes.

Ya se han hecho muchos intentos



tienen la ventaja de ser ajustables, permitiendo, hasta cierto límite, que las ballestas se acomoden a la función que han de ejercer.

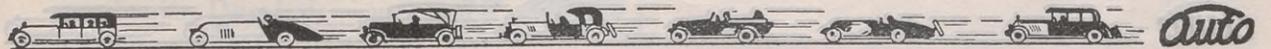
Por otra parte, si tomamos una ballesta corriente, semi-elíptica, y la invertimos de manera que sus extremos descansan en el suelo, podremos comprobar que, si colocamos una carga en su centro, como indica la figura 3.^a, sufrirá una flexión. Si, por ejemplo, cargamos media tonelada, deflexionará una pulgada; si una tonelada, dos pulgadas; si dos, cuatro, respectivamente, continuando así hasta que se rompiera o no deflexionara.

Esta característica de proporcionalidad entre la carga y la flexión hace que la ballesta no sea el ideal de suspensión, vaya o no acompañada de amortiguadores. La ballesta ideal es la que da una curva de flexión parabólica, en lugar de recta; es decir, una que si en la primera pulgada de flexión necesitara una carga de una tonelada, para dos pulgadas requiriera cuatro tonela-

para proyectar esta clase de ballestas, y hasta cierto punto se ha conseguido algún éxito, por cuya razón ha mejorado la suspensión en los últimos años; pero no tanto como debiera: queda aún mucho que perfeccionar en este sentido.

La meta en el perfeccionamiento del ballestaje de los vehículos a motor es muy importante. Necesitamos, en primer lugar, comodidad para los pasajeros, y luego, queremos que las partes mecánicas del coche sufran lo menos posible los rudos movimientos debidos a las irregularidades de las pistas. Por último, debemos considerar la conservación de los pavimentos, pues si todos los vehículos mejoraran la suspensión en un 50 por 100, la cantidad invertida en construcción y mantenimiento de este capítulo disminuiría en gran parte.

El problema es complicado, por tres razones: primera, porque el peso de un coche no es constante; segunda, porque su velocidad no es constante, y tercera, porque la su-





perficie de las carreteras varía enormemente en su irregularidad.

En efecto: es muy posible, hasta fácil, ballestar un coche perfectamente para una velocidad y una carga dadas; mas en cuanto uno de estos factores varíe, la suspensión no será tan buena.

Un coche de carreras, por ejemplo, a pequeñas velocidades resultará tan duro, que pudiera decirse que no tenía ballestas, y, en cambio, a grandes velocidades será cómodo. El coche de turismo, libre de vibraciones a 50 kilómetros por hora, resultaría a 180 casi ingobernable, por falta de una suspensión conveniente. Lo que necesitamos entonces es una suspensión capaz de

ajustarse, y de preferencia automáticamente; que se ablande en su acción para cargas ligeras y pequeñas velocidades, y se refuerce para grandes cargas y altas velocidades; que flexione con la más pequeña irregularidad de la superficie, y mantenga la gran reacción de una irregularidad anormal.

Los proyectistas han tanteado el problema, y lo que han hecho en realidad es bordearle, al construir coches con mayor base y peso, que, por un lado, disminuyen el efecto de las irregularidades, y, por otro, hacen la carga total lo más constante posible. En un coche que pese tres toneladas no existe gran diferencia en porcentaje al peso sobre

las ruedas, que lleve uno a cinco pasajeros. Sin embargo, debemos reconocer que el alargamiento de la base y el aumento de peso de los coches no constituye ninguna medida de progreso en construcción, pues la relación de carga útil a carga total debe ser alta para conseguir economía.

El coche ligero cuesta menos en su construcción y mantenimiento; pero con el ballestaje ordinario tiene el defecto de la gran diferencia en carga entre el conductor solo y el completo de asientos, demasiado grande para la suspensión. Si las carreteras estuvieran "como mesas de billar", todos los coches de lujo serían más ligeros y de base más corta, lo que convendría mucho al tráfico; ahora que el mismo efecto se obtendría si las suspensiones fueran perfectas; y puedo estar en un error, pero me parece que es más sencillo encontrar un sistema de suspensión perfecto que mantener las calzadas en tales condiciones.

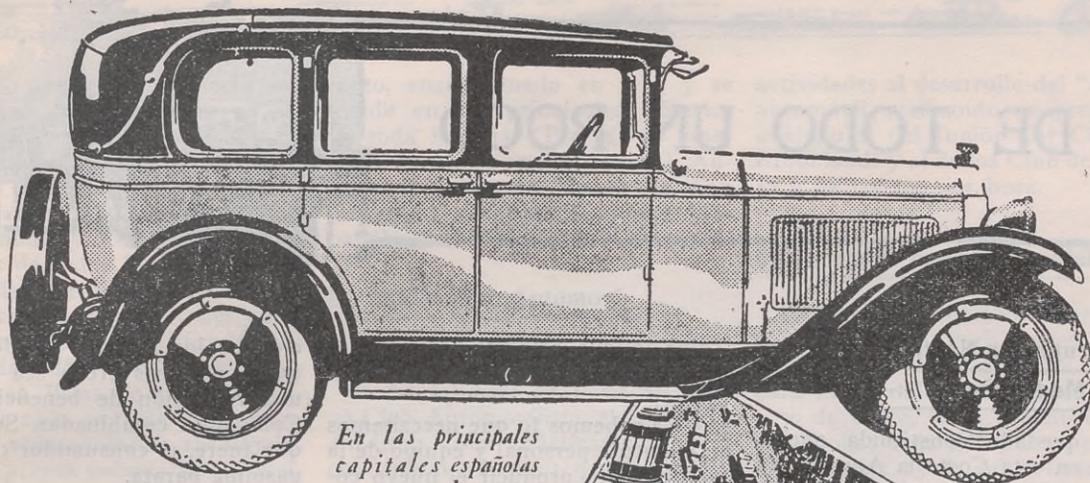
En los camiones puede apreciarse bien el efecto de la carga variable. Cuando marchan completamente cargados resultan bastante bien ballestados. Se puede observar, aun en superficies no muy buenas, que las ruedas mantienen un buen contacto con el suelo. El mismo vehículo, aligerado, botará terriblemente, porque sus ballestas no tienen la carga suficiente para flexionar, golpeando continuamente la carretera. Si todos estos camiones llevaran un ballestaje ajustable, estimo que en Inglaterra se ahorrarían unos 250 millones de pesetas en conservación de carreteras.

Otro aspecto de la cuestión, que demuestra que el problema no ha sido atacado directamente, es el del extendido uso de los neumáticos de gran sección a baja presión, muy responsables de la comodidad de los coches de hoy día. Puede ser que algún día se produzcan neumáticos amortiguadores, capaces de dar por sí mismos toda la suspensión requerida por un coche. Mientras tanto, como los corrientes, balón o semi-balón, tienen poca propiedad de amortiguación, resulta responsable la ballesta, que seguirá permitiendo que los coches boten.

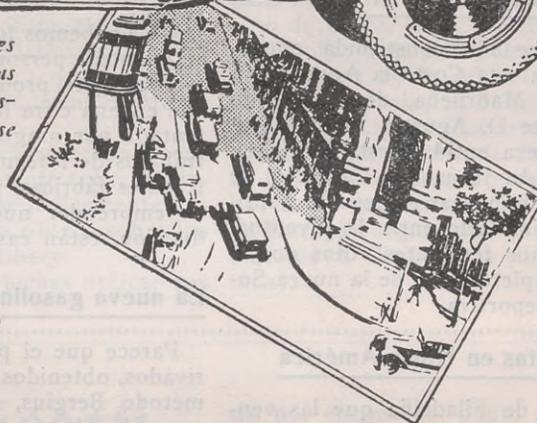
CESAR CARNICERO
Calabria, 140-BARCELONA

BOMBAS PARA VALVOLINA, (LUBRIFICANTES, GASOLINA, PETRÓLEO, ETC.)





En las principales capitales españolas pocos segundos transcurrirán sin que pase un Buick



¡He aquí el Buick 1928!

Más bajo de líneas, más elegante y más rápido que nunca

EL nuevo Buick (modelo 1928) acaba de llegar. Asómbrese ante su presentación, que supera en elegancia a la que hasta ahora ha tenido. Mucho más bajo y aun más rápido que el último modelo, han sido introducidos en el Buick numerosos refinamientos, mirando siempre por su completa comodidad. Todo ello le aumenta al Buick su distinción pocas veces conocida.

Su bien cimentada reputación y la gran popularidad adquirida por el Buick en todos los mercados de automóviles del mundo, continuará en este nuevo modelo. Lo único que hace es ofrecerle más que lo que hasta hoy le ha ofrecido y mucho más aún que todo lo que puede encontrar en otro coche de su categoría.

Una de las importantes mejoras en el Buick 1928 es su aceleración. Después de minuciosos estudios por parte de

sus ingenieros y numerosas pruebas en el campo que para este objeto tiene General Motors, han llegado a dar al Buick una aceleración admirable.

No deje de visitar en el Salón de Exposición Buick más próximo este nuevo coche que con su nuevo modelo 1928 viene a llenar todas las aspiraciones, tanto de los actuales propietarios del Buick como las de los demás entusiastas de los coches de lujo. Pida una explicación al concesionario sobre las facilidades de pago que ofrece la G. M. P. (Acceptance Division).



CARACTERISTICAS DEL BUICK 1928

Más rápido.
Más bajo de línea.
Mayor aceleración.
Amortiguadores hidráulicos.
Menos gasto en su consumo.
Belleza en sus nuevos colores

PRECIOS

STANDARD: 25 Turismo, Ptas. 12 550; 20 Coach, Ptas. 13 400; 27 Sedan, Ptas. 13 950; 24 Sport Roadster, Ptas. 12 300.—MASTER: 55 Turismo, Ptas. 15.700; 50 Sedan, Ptas. 19.950; 51 Brougham, Ptas. 19 600.

Precios en nuestro depósito de Barcelona (embalado).—Puesto en Madrid, listo para su entrega, completamente equipado e incluido el 5^o neumático, con suplemento de Ptas. 350.

Pidan a nuestros concesionarios detalles de nuestra garantía de un año.

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.

Nueva fábrica: Granada, 33 — MADRID

Concesionarios en todas partes



DE TODO UN POCO



La Agrupación Náutica

--: Madrileña --:

Ha quedado constituida oficialmente en esta Corte la Agrupación Náutica Madrileña, de la que es presidente D. Agustín Pérez.

La nueva entidad, establecida en la calle de Jesús del Valle, 19, se propone fomentar el deporte náutico y estimularlo entre la juventud.

Hacemos fervientes votos por el más completo éxito de la nueva Sociedad deportiva.

Las ventas en Norte-América

Dicen de Filadelfia que las ventas de la temporada se mantienen a un buen nivel, especialmente en los coches de alto y medio precio, pues en los de bajo precio se nota un descenso, indudablemente debido a la esperada aparición del nuevo Ford.

El mercado de exportación, que ha consumido casi la totalidad de producción de todas las factorías americanas, continúa excelente. Las últimas cifras de embarque obtenidas indican, un aumento del 26 por 100 en coches y del 57 por 100 en camiones sobre los efectuados el año pasado.

Dentro de unas semanas

Mister Edsel Ford ha hecho nuevas manifestaciones sobre el modelo Ford, refiriéndose al cual ha dicho que aparecerá dentro de unas semanas. Después de referirse a las pruebas de velocidad, de que ya dábamos cuenta en nuestro número anterior, se ha referido al arranque y aceleración del nuevo coche, la que ha calificado de excelente.

—Las pruebas que llevamos hechas—ha dicho—nos han demostrado que es más rápido, silencioso y flexible de lo que esperábamos al proyectarlo.

Por lo que respecta a la futura producción, se ha expresado de esta forma:

—Ya sabemos lo que necesitamos en cuanto a personal y equipo de la factoría para producir el nuevo coche en una cifra hasta ahora no intentada por ningún fabricante. Los trabajos de reforma en nuestras diferentes fábricas, preparándolas para emprender nuestra mayor producción, están casi terminados.

La nueva gasolina

Parece que el petróleo y sus derivados, obtenidos del carbón por el método Bergins, serán lanzados al mercado alemán antes de finalizar el presente año. Se supone que las fábricas alemanas producirán gasolina sintética suficiente para un 20 por 100 del consumo de la nación en 1928, y que en pocos años la importación será innecesaria. La esencia sintética se venderá a un precio bastante más bajo que la importada, por lo cual se espera que tenga una gran demanda.

Gasolina barata

El pasado mes se ha reducido nuevamente el precio de la gasolina en Inglaterra, precio que en cinco meses ha sufrido tres reducciones. Cuesta ahora el galón un chelín uno y medio peniques, valor que no ha llegado a tener más que en los principios del automovilismo. En 1904 valía un chelín cuatro peniques; después de la guerra, en 1920, cuatro chelines siete y medio peniques, comenzando entonces a disminuir hasta la fecha.

Como siempre, anunció la baja la combinación de Compañías (Shele, Pratts, etc.), que tuvieron que limitar las Compañías que no entran en la combinación.

Unos dicen que puede atribuirse la reducción al exceso de produc-

ción en los Estados Unidos, mientras que otros creen sea debido a una reducción de beneficio de las Compañías combinadas. Sea por lo que fuere, el consumidor obtiene la gasolina barata.

El Gran Premio de Francia

El Gran Premio del Automóvil Club de Francia de 1928 será organizado por el Automóvil Club del Mediodía. Esta entidad parece que designará el circuito de Comminges para su celebración. Este hecho llamará, sin duda alguna, la atención de los automovilistas, pues, después de haberse disputado la gran prueba en un autódromo en estos últimos años, se vuelve al circuito en carretera.

El Salón de París

El Salón Automóvil de París se inaugurará el 6 de octubre y clausurará el domingo 16.

En este día se celebrará una gran manifestación automóvil en el autódromo de Linas-Monthléry.

San Sebastián-Pamplona

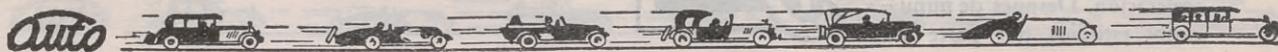
El día 2 de octubre celebrará el Moto Club de Guipúzcoa una prueba de regularidad, de San Sebastián a Pamplona, para regresar por Tolosa, 200 kilómetros. En el alto de Charrigorri se hará una neutralización para que los concursantes puedan hacer una comida campestre.

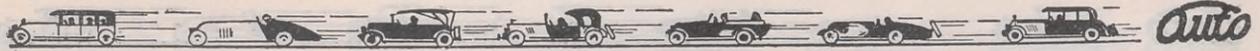
Anuario-Guía Automóvil

--: Comercio --:

Hemos recibido un ejemplar del "Anuario-Guía Automóvil Comercio", 1927, edición VI.

Esta importante obra es el colaborador indispensable de los cons-





tructores, agentes y comerciantes del ramo del automóvil.

El "Anuario-Guía Automóvil Comercio" contiene 630 páginas de direcciones y datos.

Comprende: Clubs Automovilistas españoles y extranjeros, listas de socios de todos los Reales clubs de España; un anuario general de la industria y comercio del automóvil de España, clasificado por orden alfabético de apellidos y de profesiones, listas de los representantes en cada provincia, de automóviles, acumuladores, carburadores, etc.; prensa automovilista, compilación de documentos prácticos y técnicos, estadísticas de coches matriculados en España y de los habitantes que corresponden por un automóvil en cada una de las 49 provincias, estadística de los automóviles de todo el mundo, etc.

Forma un volumen de gran for-

mato, encuadrado en tela, y se vende en las principales librerías de toda España. (Precio: 20 pesetas, franco de portes y demás.). Automóvil Comercio, ronda de San Pablo, 11, principal. Barcelona (España).

Un nuevo Club Automovilista en París

Se ha fundado en París un nuevo Club Automovilista, el Auto-Racin-Club (que prácticamente será conocido por el Arc), que tendrá local social en el Autódromo de Montlhéry.

Sus socios tendrán derecho de entrenarse gratuitamente sobre la pista y organizará periódicamente carreras sea sobre la pista o sobre los circuitos de Montlhéry.

El nuevo Club piensa dedicar sus

actividades al desarrollo del "sport" automóvil, realizando un programa análogo al del Junior Car Club de Brooklands y al de los Club de Monza y de las 100 por hora.

Las grandes puebas mundiales

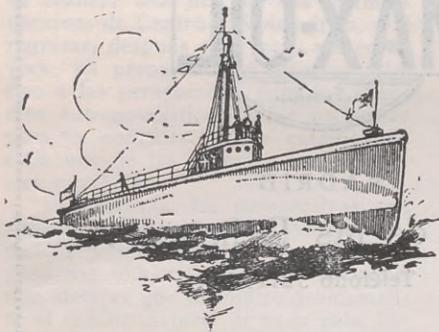
La Comisión Sportiva Internacional, reunida en París recientemente, ha fijado las siguientes fechas para las grandes pruebas de 1928:

30 de mayo, Gran premio de Indianápolis; 1 de julio, Gran premio de Francia; 15 de julio, Gran premio de Alemania; 29 de julio, Gran premio de España (Lasarte); 12 de agosto, Gran premio de Bélgica; 2 de septiembre, Gran premio de Italia; 22 de septiembre, Gran premio de Europa (organizado por el Real Automóvil Club de la Gran Bretaña).

La Motora de Bugatti

Ettore Bugatti, el conocido fabricante de los coches de carreras que llevan su apellido, está construyendo una canoa-bólide, con la cual se propone atravesar el Atlántico, de Brest a Nueva York, en cincuenta horas.

La canoa tendrá una velocidad



Una idea de la motora de Bugatti, sobre la cual espera cruzar el Atlántico.

constante de unos 150 kilómetros por hora, y será impulsada por ocho motores, seis para propulsión y dos para marcha atrás, con un total de 2.400 HP.

El casco tiene 35 metros de longitud y 2,5 de manga. Un motor auxiliar de 70 HP accionará el sistema de ventilación, en el cual el aire entra y sale por un alto tubo, que se cierra automáticamente cuando el agua alcanza cerca de un me-

tro por encima del punto más alto del casco.

La tripulación constará de ocho personas, y el combustible empleado será la parafina.

Esta motora abre un nuevo campo en las travesías trasatlánticas, y si el proyectado viaje llega a realizarse con éxito, cual nosotros deseamos, es indudable que ha de despertar una nueva tendencia.

MOTOCICLETAS INGLESAS

FRANCIS
&
BARNETT

VELOCETTE - SCOTT

DESDE 1.150 PESETAS

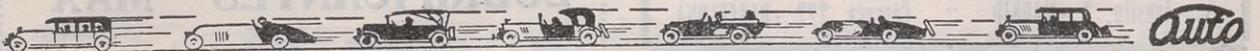
Con equipo eléctrico, cambio de velocidades, embrague, puesta en marcha, engrase automático, transmisión por cadena, etc.

Aceites CASTROL

CANTÓ

PRINCESA, 14
MADRID

Vacantes algunas Agencias de provincias





¿ES ESTE EL NUEVO FORD?



Hemos recibido esta fotografía de una Agencia americana. Nos dicen que fué tomada cuando este coche pasaba por una calle de Detroit, a una velocidad de 45 millas por hora, y se cree que es un modelo del tan

esperado y discutido nuevo Ford.

El radiador, de acuerdo con lo que se viene diciendo, recuerda el del Lincoln, producido también por mister Henry Ford.

Tiene ballestas semielípticas, frenos a las cuatro ruedas, y éstas con rayos de alambre.

La longitud del "capot" hace pensar en un "seis cilindros", aunque, ciertamente, se sabe que el nuevo modelo Ford es un "cuatro cilindros".

Por nuestra parte, opinamos que el nuevo modelo Ford tiene que ser algo más interesante que lo que la Agencia nos transmite por la mencionada fotografía, pues de no ser así, no merecería, a nuestro juicio, que Ford se hubiera molestado en preparar "una cosa" que trajera intrigado durante tantos meses al mercado mundial del automóvil.



Basta de acumuladores descargados

Cargue sus baterías en su domicilio con el

Rectificador PHILIPS

la marca insuperable

Modelo 366

Ptas. 225

SE VENDE EN TODAS PARTES Y

LÁMPARAS PHILIPS S. A. E. (Sección Radio)

San Agustín, 2.-MADRID :: Córcega, 222.-BARCELONA

Manuel Arias Elechiguerra



MADRID

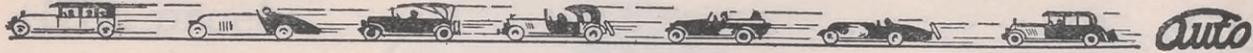
Paseo de las Delicias, 15

Teléfono 52.194

Depósitos en Madrid, Alicante, Santander, Huelva

Unico importador de los insuperables

LUBRIFICANTES "MAX"



UN INFORME DEL SEÑOR BAUER

La construcción de carreteras

Como es lógico, los Estados Unidos se toman mucho interés en el progreso y desarrollo de los diferentes países de la América española que se hallan situados en la parte sur del continente. Ocurre con frecuencia que los Estados Unidos presten su ayuda monetaria y el saber de sus hombres de ciencia para fomentar el crecimiento industrial, la riqueza agrícola y el progreso material de dichos pueblos, y esto se debe a que nuestro país, asumiendo un gesto de buena voluntad hacia nuestras naciones hermanas, se interesa por la independencia política y económica de las mismas.

No debe uno sorprenderse, por tanto, al leer que un perito norteamericano visite los países de la América española, y se ocupe durante su estancia en ellos de estudiar la situación de cada uno, e investigue luego el resultado de sus estudios, con el propósito de ayudar en todo lo posible a las naciones que por su falta de medios prácticos no les sea posible por sí solas solucionar los diferentes problemas de orden público que las confrontan. El caso más reciente es el del Sr. George F. Bauer, gerente de la División de Comercio extranjero de la Cámara Nacional de Comercio Automovilística (National Automobile Chamber of Commerce), quien, al igual que los demás que han contribuido gratuitamente con su sabiduría y pericia, acaba de realizar una jira por las distintas naciones de Centro y Sudamérica, y al regresar, después de cuatro meses de viaje, ha preparado un informe relativo a las perspectivas para los negocios automovilísticos y los proyectos para la construcción de caminos en cada una de las naciones de la América española.

"Por fortuna, las perspectivas son sumamente favorables. La América española podrá contar dentro de pocos años con una magnífica red de caminos, siempre que se emplee debidamente el crédito natural de cada país, basado sobre las entradas normales con que cuenta." Así se lee en el informe del Sr. Bauer, del cual también se puede colegir que dichos países se preparan para la ejecución de obras que aseguren el bienestar futuro, diciendo a continuación: "En casi todos los países se estudian actualmente proyectos para la construcción de caminos, el costo de los cuales será finan-

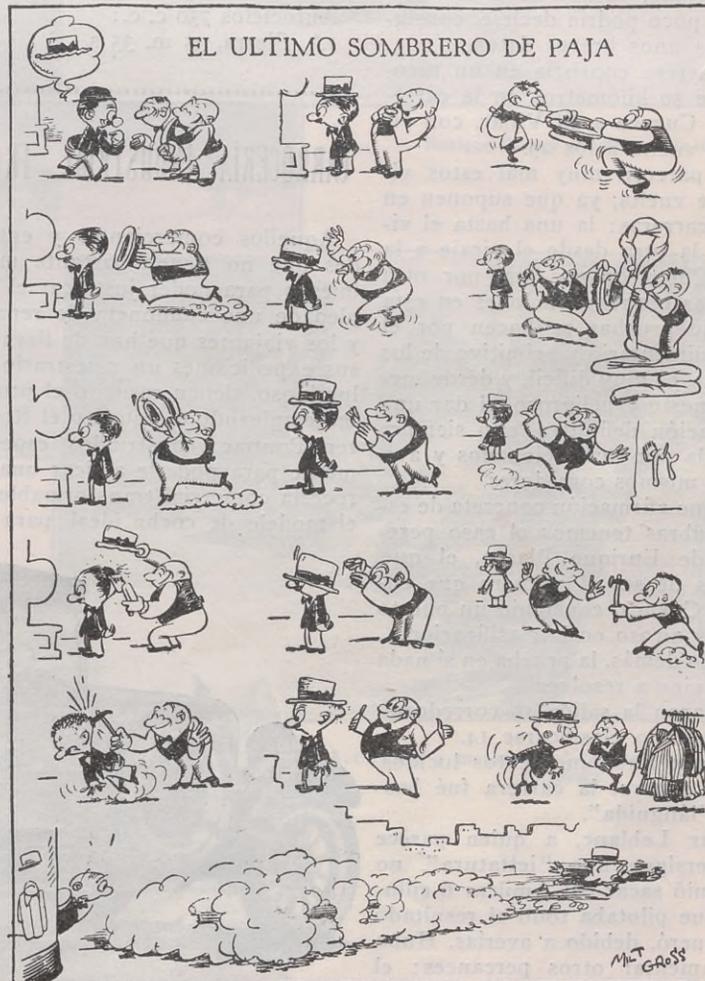
ciado por medio de bonos basados sobre las rentas fiscales, que también incluirá los fondos que se obtengan por medio de los impuestos y patentes cobrados a los automóviles. El lema general es el siguiente: "Construyamos caminos sin demora, y paguémoslos con bonos por ahora."

Aunque el informe del Sr. Bauer indica que se ha progresado mucho en la construcción de caminos, actualmente se hace sentir mucho, sin embargo, la falta de caminos transitables para automóviles "para poder llegar hasta las regiones que poseen una verdadera

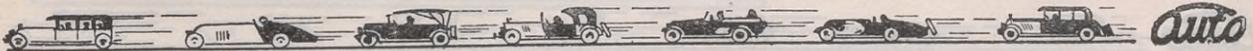
riqueza natural en maderas finas, oro y plata, petróleo, café, azúcar y muchos otros productos de igual importancia".

La construcción de caminos por medio del plan de ventas a crédito propuesto por el Sr. Bauer es algo sumamente oportuno y que merece considerarse con toda atención por parte de los países centro y sudamericanos. Por medio de este plan el público podrá conseguir los caminos ahora, y el costo de construcción de los mismos podrá pagarse luego en forma conveniente con las rentas y entradas que sin duda se obtendrán con los nuevos caminos. El informe demuestra en todo un estudio excelente del asunto, y se hace acreedor al mérito que todo norteamericano debe concederle.

(Remitido por la National Automobile Chamber of Commerce, Nueva York.)



(De El Automóvil en México).





Una prueba de velocidad en Cuenca

Vicente Naure consigue el primer puesto de la clasificación general sobre moto «Scott».

Las mejores intenciones acompañaban, sin duda, a los elementos organizadores de las pruebas motoristas que, con motivo de las ferias, se celebraron en los primeros días del pasado septiembre en Cuenca. Sin embargo, a pesar de estas buenas intenciones y de un mejor deseo, las pruebas en cuestión fueron de un pobre resultado deportivo.

Circunscribiéndonos a la prueba de velocidad, ya que de la de regularidad poco podría decirse, consignaremos unos breves datos.

La carrera consistía en un recorrido de 50 kilómetros en la carretera de Cuenca a El Villar, con viraje de vuelta a los 25.

Nos parecen muy mal estos virajes de vuelta, ya que suponen en sí dos carreras: la una hasta el viraje, y la otra desde el viraje a la meta. Como quiera que, por otra parte, las cronometraciones en esta clase de pruebas se hacen por el más rudimentario y primitivo de los sistemas, es muy difícil, y desde luego expuesto y peligroso, el dar una clasificación definitiva, casi siempre discutida por los aficionados y aun por los mismos corredores.

Y como afirmación concreta de estas palabras tenemos el caso peregrino de Enrique Blasco, el que, después de ser el primero que entró en Cuenca, consiguió un puesto no muy airoso en la clasificación.

Por lo demás, la prueba en sí nada nuevo vino a resolver.

Tomaron la salida 19 corredores, consiguiendo clasificarse 14.

Aunque hubo momentos lucidos, por lo general la carrera fué bastante "lánguida".

Oscar Leblanc, a quien parece que persigue una "jettatura", no consiguió sacar del Amilcar 6 cilindros que pilotaba todo el resultado que esperó, debido a averías. Hubo que lamentar otros percances: el corredor Alafont volcó en plena carrera y cuando iba a un tren bas-

tante fuerte, resultando, afortunadamente, ileso; otro corredor local también volcó durante la prueba, resultando con erosiones sin importancia.

He aquí la clasificación oficial:

- 1.º Naure, 31 m. 43 s.
 - 2.º G. de la Osa, 32 m. 18 s.
 - 3.º Alonso Martínez, 32 m. 20 s.
- Autociclos 1.100 c. c.:
- 1.º Leblanc, 36 m. 3 s.
 - 2.º Lezana, 51 m. 46 s.
- Autociclos 750 c. c.:
- 1.º Sierra, 35 m. 35 s.

2.º Blasco, 38. m. 35 s.

"Sidecars" 600 c. c.:

1.º Naure, 31 m. 43 s.

Motos de 500 a 1.000 c. c.:

1.º G. de la Osa, 32 m. 18 s.

2.º Alonso Martínez, 32 m. 20 s.

Motos 350 c. c.:

1.º Jiménez, 39 m.

Motos 250 c. c.:

1.º J. Miguel, 38 m. 34 s.

2.º San Juan, 39 m. 8 s.

Motos 175 c. c.:

1.º Sanz, 40 m. 36 s.

2.º Jetris, 44 m. 2 s.

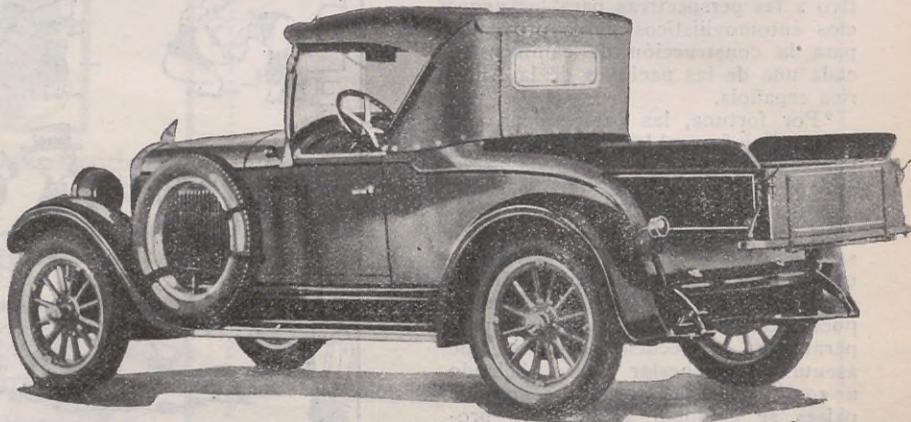
CARROCERÍA INDUSTRIAL TRANSFORMABLE EN EL PONTIAC SEIS

Aquellos comerciantes y entidades que no tienen bastante movimiento para poder justificar el empleo de una camioneta de reparto, y los viajeros que han de llevar en sus expediciones un muestrario voluminoso, tienen resuelto el problema empleando el coupé o el Roadster Pontiac, construídos especialmente para poderle aplicar una carrocería comercial transformable. Es el modelo de coche ideal, para uso

personal y del negocio, combinados.

La carrocería, abierta o cerrada, puede acoplarse al roadster o al coupé en un espacio muy corto de tiempo, transformando la parte trasera del coche. Ambos modelos de coches Pontiac Seis se adaptan perfectamente a éstos, pues la parte trasera del coche es bastante baja.

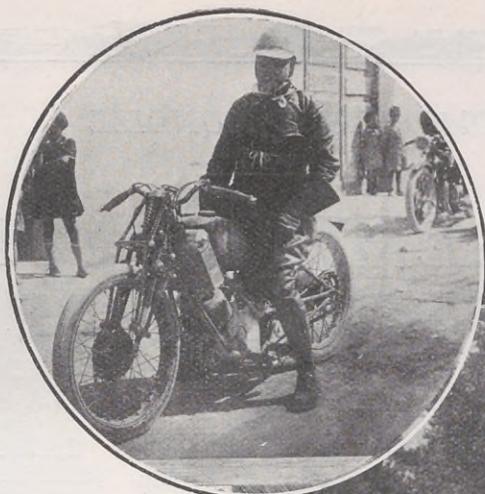
El roadster va terminado en Duco y tiene una cubierta completamente desmontable.



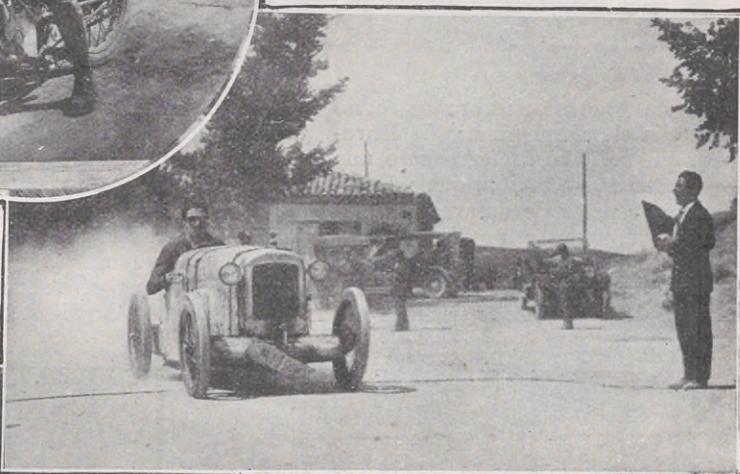
Un útil modelo de carrocería transformable, montado sobre bastidor Pontiac Seis.



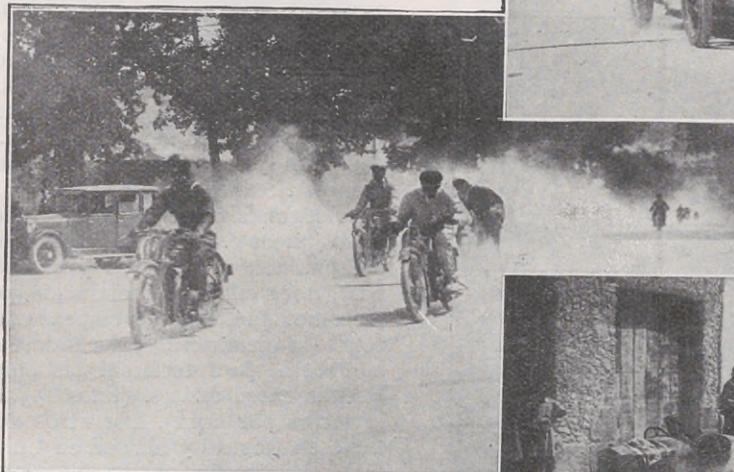
Una prueba de velocidad en Cuenca



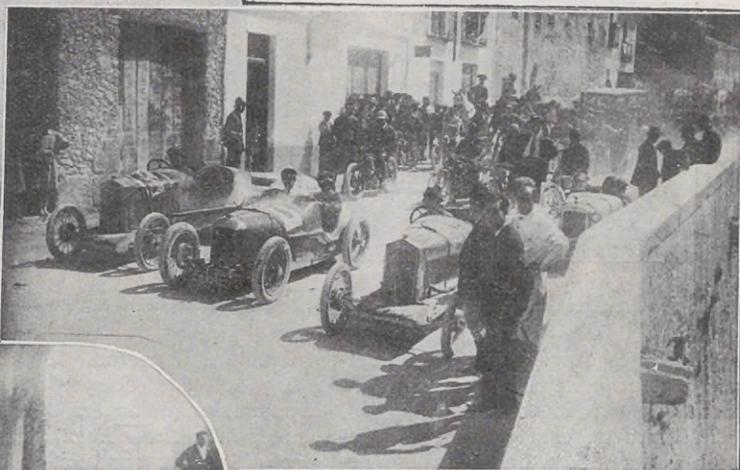
Alonso Martínez, sobre moto Scott, tercer lugar de la clasificación.



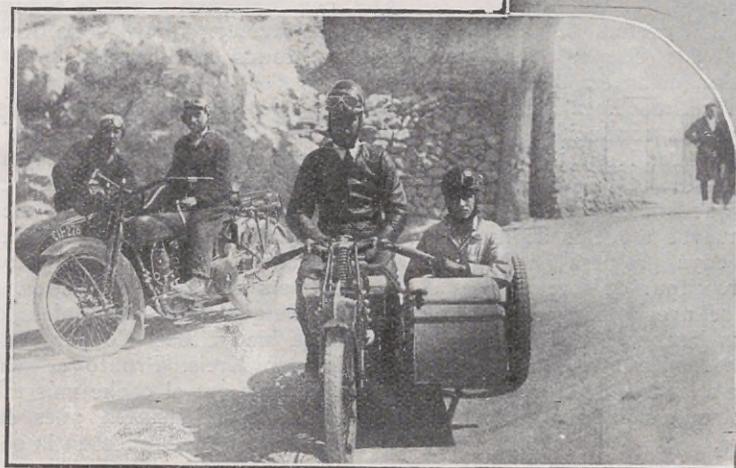
Enrique Blasco al entrar en la meta.



Las motos en el momento de la salida.

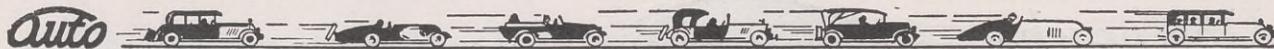


Autociclos y motos en el puente, dispuestos para la salida.



Vicente Naure, primero en la clasificación general, sobre moto Scott.

(Fotos Contreras y Vilaseca).



AUTOMOVILISMO MUNDIAL

EL «GRAN PREMIO DE EUROPA» Y EL «GRAN PREMIO DE MILÁN»

El día 3 de septiembre se corrió en Italia el «Gran premio de Europa», que se llevó a efecto bajo una excelente organización, que no desmereció a pesar de desarrollarse en unas condiciones atmosféricas completamente contrarias a los deseos de sus organizadores. La prueba se celebró completamente «pasada por

Se cambió inmediatamente el programa. El Gran Prix de Milán fué añadido para toda clase de coches, manteniéndose el Gran Prix de Europa. Para la carrera de gran distancia se inscribieron otros dos coches, O. M., que daban un total de seis, con el Delage de Benoist, el Duesenberg de Souders, vencedor

LA PRIMERA CARRERA

Tenia ésta poca importancia comparativamente, pues era de 50 kilómetros para 1.100 c. c. y sólo se presentaron a ella cinco coches: tres Salmsons en manos de aficionados, un Amilcar de seis cilindros, supercargado, y un B. N. C.

En la tercera de las cinco vueltas, el B. N. C. se retiró con averías en el motor y el Amilcar se puso a la cabeza, cubriendo las cinco vueltas en 24 m. 24 s. $\frac{3}{5}$ (76,36 millas por hora). Clerici, en el Salmson, ocupó el segundo lugar con 26 m. 2 segundos, y Lipman el tercero, también con Salmson, en 27 m. 19 s.

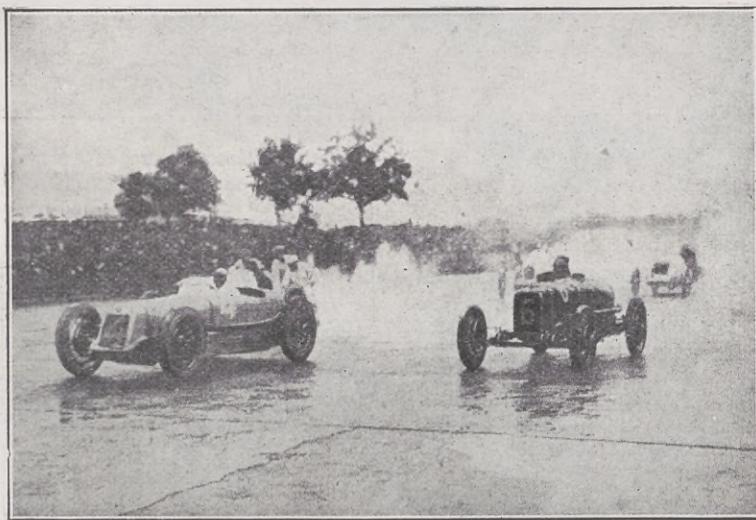
La segunda carrera para coche de 1.500 y 2.000 c. c. fué interesante por la aparición del curioso y extraño Fiat, doce cilindros, conducido por Bordino, que, aunque empezó mal, tomó la delantera, colocándose a la cabeza, para terminar las cinco vueltas en 20 m. 4 s. (unos 153 kilómetros por hora). Los otros dos, Cirio en Bugatti y Serboli en Chiribiri, terminaron, respectivamente, en 22 m. 55 s. y 23 m. 58 s.

En la clase de 2.000 c. c., Maggi, con un Bugatti, terminó en 20 m. 35 s., después Alfa-Romeo en 20 m. 37 s. con Materassi a $\frac{2}{5}$ de segundo, y los otros en orden, Bona, Rosi y Prots, todos en Bugattis.

EL GRAN PREMIO DE EUROPA

Seis coches se alinearon en la salida: el Delage, los dos Coopers, el Duesenberg y los dos O. M. Benoist arrancó con buena aceleración, Souders bastante bien y los dos Coopers algo desconcertados.

Antes de que hubiera completado un vuelta hizo alto el Cooper conducido por Kreis. Pronto se vió que el Delage era el coche más rápido de los participantes, pues de un avance de 17 segundos en la se-



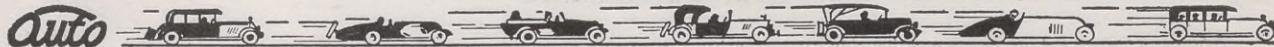
«Gran Premio de Europa».—Benoist (4), despegándose de sus adversarios.

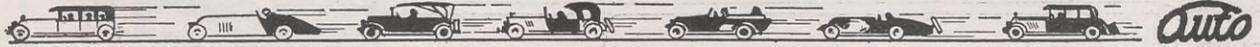
agua», pues durante un buen tiempo de ella no dejó de caer agua en forma de verdadero diluvio.

El éxito de esta carrera era dudoso hasta última hora; habían llegado los tres americanos, pero no figuraba ningún coche italiano, presentándose como único competidor a los anteriores Benoist en el Delage Gran Priv. Hubo esperanzas de que Fiat salvara la situación, puesto que Bordino había practicado en la pista varias semanas con el nuevo coche de doce cilindros, mas unos días antes la Dirección de Fiat anunció que los coches no estaban en condiciones.

en la última carrera de Indianópolis, y los dos Cooper Special con transmisión delantera Miller anunciados a última hora como Marmons Special, conducidos por Earl Cooper y Peter Kreis.

Al cambio de programa, Fiat anunció que Bordino conduciría uno de los nuevos modelos de doce cilindros, cuya promesa necesitó un verdadero «tour de force», pues el viernes se averió por completo el motor en las pruebas y la factoría tuvo que remitir otro, que, llegado a la pista a las tres de la mañana del domingo, quedó listo en el coche a las nueve.





gunda vuelta había llegado a más de un minuto en las dos siguientes. Souders llevaba el Duesenberg en segundo lugar durante doce vuel-



Benoist, ganador del «Gran Premio de Europa», después de alcanzada la victoria.

tas, hasta que una de las veces que pasaba Benoists le salpicó tal cantidad de agua que le inundó la magnetos. Al terminar las diez vueltas, la posición era la siguiente:

1. Benoists (Delage), 40 m. 41 s. 3/5.
2. Souders (Duesenberg), 43 m. 47 s. 2/5.
3. Minoia (O. M.), 45 m. 55 s. 1/5.
4. Morandi (O. M.), 47 m. 41 s. 1/5.
5. Eral Cooper (Cooper S.) 47 minutos 56 s.

Tal delantera llevaba Benoist, que la carrera perdía el interés. Después de las quince vueltas, Cooper aprovisionó el coche de esencia, entregándoselo a Kreis, que tampoco hizo nada de lo prometido por los americanos.

En cuanto a la transmisión delantera poco se pudo comprobar, pues los americanos nunca parecieron marchar a todo gas ni aun en las rectas. Cooper había mantenido que su coche era el más rápido de los presentados, pero por alguna razón no lo demostró este día. Bien es verdad que los americanos no estaban acostumbrados a la lluvia y, además, llevaban neumáticos de

superficie lisa. A las veinte vueltas el orden era el siguiente: Benoist, Minoia, Morandi y Kreis.

Paró Benoists, aprovisionándose de esencia y aceite, pero sin tocar los neumáticos ni levantar el capot. Minoia se detuvo varias veces, pasándole su compañero Morandi, que se colocó en segundo lugar. Kreis pasaba muy cómodamente, decidido aparentemente, a que el coche no sufriese daño alguno. Sin embargo hacia el final de la carrera debió recordar que había otros coches en la pista y pasó a Morandi y después a Minoia, al parecer sin mucha dificultad, lo que tiende a probar que, aunque no hubiera ganado la carrera, el Cooper se hubiera podido colocar en segundo lugar y más cerca del Delage.

Y terminó la carrera fácilmente para Benoist, con el resultado siguiente:

1. Benoist (Delage), 3 h. 26 m. 59 s. 4/5.
2. Morandi (O. M.), 3 h. 49 m. 59 s. 4/5.
3. Kreis (Cooper Special), 4 h. 2 m. 5 s. 4/5.
4. Minoia (O. M.), 4 h. 2 m. 28 segundos 2/5.

EL «GRAN PREMIO» DE MILAN

La carrera final de 50 kilómetros para el gran premio de Milán fué la más interesante del día. Aunque la pista estaba mojada había cesado de llover.

Benoist estaba calificado para to-

mar parte en este final, pero, alejando que estaba cansado y que el carburador especial para la esencia italiana no marchaba bien, no se



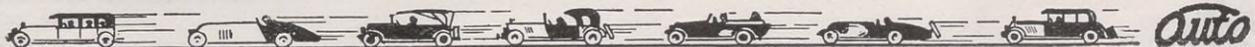
Souders (Duesenberg), que en el transcurso de varias vueltas conservó el segundo lugar.

alineó. Lo hizo Kreis en el Cooper, asegurando los miembros del equipo que entonces se iba a ver lo que podía hacer un coche americano. Y lo que se vió es que a los sesenta metros se paró el motor.

Bordino salió en la cabeza, mas no el primero, pues en este lugar iba Maggi con el Bugatti y muy poco después Campari en Alfa-Romeo y Materassi en Bugatti. Al final de la vuelta, Bordino iba a la cabe-

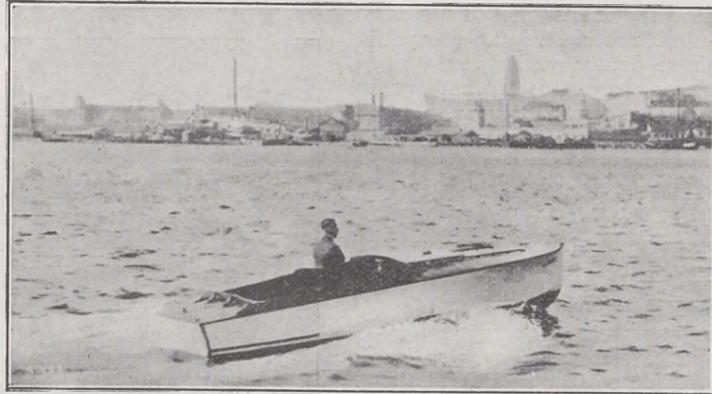


Salida de los participantes en el «Gran Premio de Milán», ganado por Bordino sobre el nuevo Fiat 12 cilindros 1.500 c. c.



Notas del extranjero

EXITO DEL PONTIAC SEIS COMO MOTOR MARINO

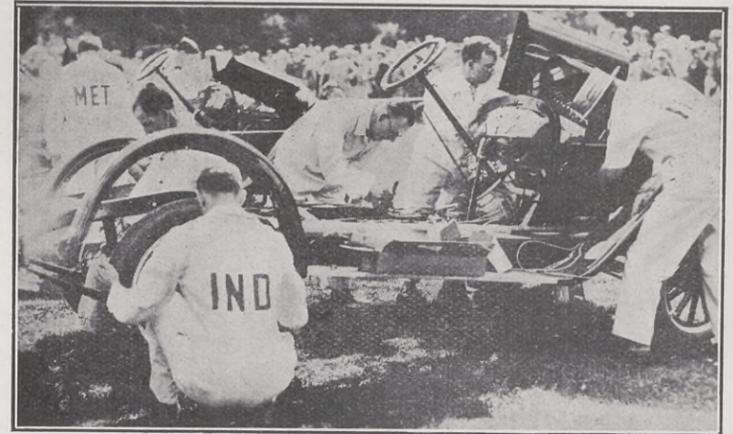


En Helsingfors, Finlandia, donde tanto abundan las canoas para recreo e industria, que se adquieren motores marinos como automóviles, en Detroit, E. U. A., ha sido recibido el Pontiac Seis con el mayor entusiasmo.



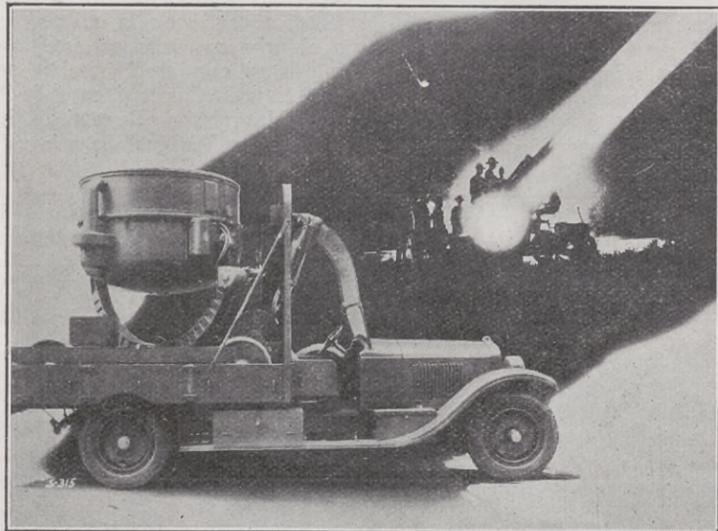
Los pilotos americanos Sres. Brooch y Schlee, que a bordo del *Pride of Detroit* se proponían dar la vuelta al mundo en avión. A requerimientos de sus deudos, y en virtud de indicaciones de su gobierno, Schlee y Brooch han abandonado su propósito después de efectuar el recorrido Nueva York-Tokio, faltándoles sólo para completar su intento el salto sobre el Pacífico, considerado por todo el mundo como una verdadera temeridad.

EXCELENCIAS DE LAS SERIES DE PIEZAS DE RECAMBIO



Ocho miembros de la Sociedad de Ingenieros Automovilistas han demostrado las ventajas de las piezas de recambio construidas en serie, armando un chasis CHEVROLET en seis minutos y medio, en competencia con otros seis equipos análogos, en French Lick, Indiana.

UN ELOGIO DEL NUEVO BUICK 1928



El ejército de los Estados Unidos emplea equipos Cadillac para reflectores antiaéreos, de una potencia de 800.000 bujías, equivalente a la luz solar de medio día.



Peter de Paolo, sobrino del famoso Ralph de Palma, campeón de todas las categorías y uno de los mecánicos más conocidos del mundo automovilista, elogia el motor de válvulas en cabeza y otras características del Buick.



Los aviadores americanos Chamberlin y Levine, aclamados por el público al salir de la fábrica de aeroplanos Rohrbach, en Berlín; utilizan el coche Buick, propiedad del director de la fábrica Sr. Koch.

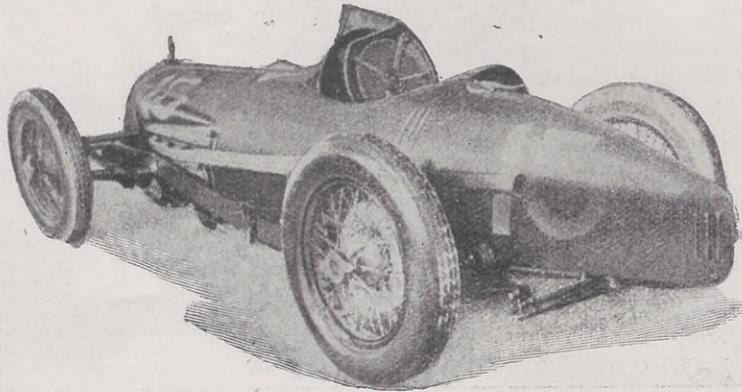


za y los otros tres tan agrupados, que se confundían.

Despacio, pero con seguridad, el Fiat se iba alejando de los Bugattis y el Alfa-Romeo, manteniéndose éstos en una lucha que hacía tem-

mente fué conducido al hospital, donde se pudo comprobar que las heridas sufridas no fueron de gravedad.

Bordino obtuvo un éxito: cubrió una vuelta en 3 m. 51 s. 4/5, la ve-



El racer Fiat de 12 cilindros, 1.500 c. c., que pilotado por Bordino, ganó el «Gran Premio de Milán» en las carreras de Monza.

blar a los espectadores. Al terminar las tres vueltas Materassi, entonces en tercer lugar justamente detrás de Campari, llevó el coche a los aprovisionamientos, abandonando la lucha, alegando que Campari, en el Alfa-Romeo, le estaba enloqueciendo.

Cirio, uno de los conductores de Bugatti, al salir de una curva se despistó, llevándose unos treinta metros de empalizada. Inmediata-

locidad mayor del día (154 kilómetros por hora). Terminó la carrera en la siguiente forma:

Bordino (Fiat), 19 m. 42 s. 3/5 (132 kilómetros por hora).

Campari (Alfa-Romeo), 20 m. 24 segundos.

Maggi (Bugatti), 21 m. 22 s. 2/5.

Zampieri (Amilcar), 24 m. 4 s.

Clerici (Salmson), 25 m. 18 s. 1/5.

Lipman (Salmson), 27 m. 11 s. 4/5.

T. M.

Jornada de los "records" de Arpajon

El pasado mes de septiembre tuvo lugar esta interesante prueba, organizada por el Motorcycle Club de Francia; en ella fueron batidos en total siete "records" mundiales de motocicletas y ocho "records" automovilistas internacionales. Además, fueron batidos 19 "records" de Francia.

El famoso especialista Le Vack, con sus New-Hudson, fué el triunfador indiscutible de las categorías motociclistas, adjudicándose él solo cinco "records" mundiales de los siete que fueron batidos, logrando promedios notabilísimos.

Los resultados de la jornada fueron los siguientes:

Motos 500 c. c.:

Le Vack (New Hudson, pneus Dunlop), kilómetro lanzado: 20 s. 52, a 175,438 kilómetros; record del mundo.

Milla lanzada: 33 s. 12, a 174,928 kilómetros; record del mundo.

Motos 750 c. c.:

Le Vack (New Hudson, pneus Dunlop), kilómetro lanzado: 20 s. 03, a 179,730 kilómetros; record del mundo.

Milla lanzada: 32 s. 33, a 179,203 kilómetros; record del mundo.

Motos 1.000 c. c.:

Dixon (Brough Superior Jap), kilómetro lanzado: 18 s. 785, a kilómetros 191,642.

Milla lanzada: 30 s. 52, a 189,830 kilómetros.

Sidecars 600 c. c.:

Le Vack (New Hudson, pneus Dunlop), kilómetro lanzado: 25 s. 115, a 143,341 kilómetros; record del mundo.

Milla lanzada: 40 s. 66, a 142,489 kilómetros; record del mundo.

Cyclecars 500 c. c.:

Dhome (Darmont-Morgan, pneus Dunlop), kilómetro lanzado: 31 s. 255, a 115,182 kilómetros; record de Francia.

Cyclecars 750 c. c.:

Siran (d'Yrsan, pneus Dunlop), kilómetro lanzado: 30 s. 55, a kilómetros 117,839.

Cyclecars 1.100 c. c.:

Sandorf (Sandorf, pneus Dunlop), kilómetro lanzado: 22 s. 835, a 157,653 kilómetros; record de Francia.

Milla lanzada: 37 s. 005, a 156,563 kilómetros; record de Francia.

Coches 500 c. c.:

De Rovin (Rovin), kilómetro lanzado: 27 s. 26, a 132,061 kilómetros record internacional.

Milla lanzada: 43 s. 615, a 132,836 kilómetros; record internacional.

Coches 1.100 c. c.:

Goutte (Salmson, pneus Dunlop), kilómetro lanzado: 18 s. 30, a kilómetros 196,294; record internacional.

Coches 1.500 c. c.:

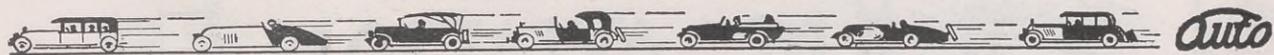
Divo (Talbot, pneus Dunlop), kilómetro lanzado: 17 s. 265, a kilómetros 208,514.

Milla lanzada: 27 s. 905, a 207,620 kilómetros; record internacional.

Como puede verse por los resultados anotados, los mejores resultados han sido logrados en motociclismo por las máquinas equipadas con motores de 500 c. c. y 600 centímetros cúbicos de cilindrada, que son los que con más interés vienen trabajando los constructores y en las que se han realizado más mejoramientos la última temporada.

En coches la cilindrada mínima, los 500 c. c., ha sido la que se ha adjudicado más "records" internacionales, siguiéndole el 1.100 c. c. Salmson de Goutte y el Talbot 1.500 c. c. de Divo.





LA MAYOR PISTA DEL MUNDO



Entre los pinos.

Recientemente se ha inaugurado en Alemania el Nurburg Ring, en el valle del Rin.

Tiene esta pista la forma de un 8 y una longitud de unos 36 kilómetros, con un espacio adicional de unos 3,5 kilómetros, pavimentado de cemento, reservado para los kilómetros lanzados. Contiene la pista principal 172 curvas, a derecha e izquierda, y varias eses. Así, en una



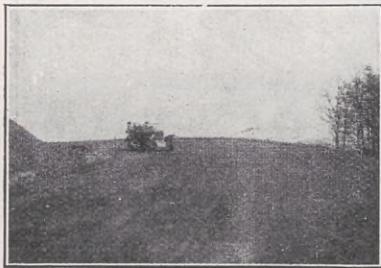
Una buena curva.

carrera de 300 kilómetros los participantes tendrán que salvar 1.800 curvas. Como curiosidad podemos citar que en un kilómetro existen 13 curvas.

Las pendientes varían de 1 en 16 a 1 en 10, con algunas de 1 en 7 y 8, existiendo una de 27 en 100. ¡Más de 1 en 4!

El ancho de la pista es, en general, de 8 metros, y en ningún punto cruza carretera alguna.

El punto más bajo está a 15.000 pies sobre el nivel del mar, y cruza por viaductos, arroyos y valles, por lo que en su construcción ha habido



El punto más alto de la pista.



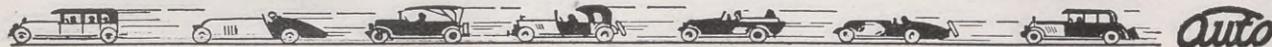
Una buena pendiente.

que emplear los últimos adelantos en construcción para asegurar su conservación.



¡No se asusten señores! El que ha dado el aviso he sido yo, para recomendarles el limpia metales de mi invención, con el fin de que lo utilicen en la limpieza de los cascos.

(De London Opinion).





DE AVIACION

Un plano giratorio — Se vuela más en Europa que en los Estados Unidos — Exposición Internacional en Berlín
Premio de la Casa Elizalde

El ingeniero alemán Engelbert Zaschka, que durante varios años se ha dedicado al estudio de los diver-

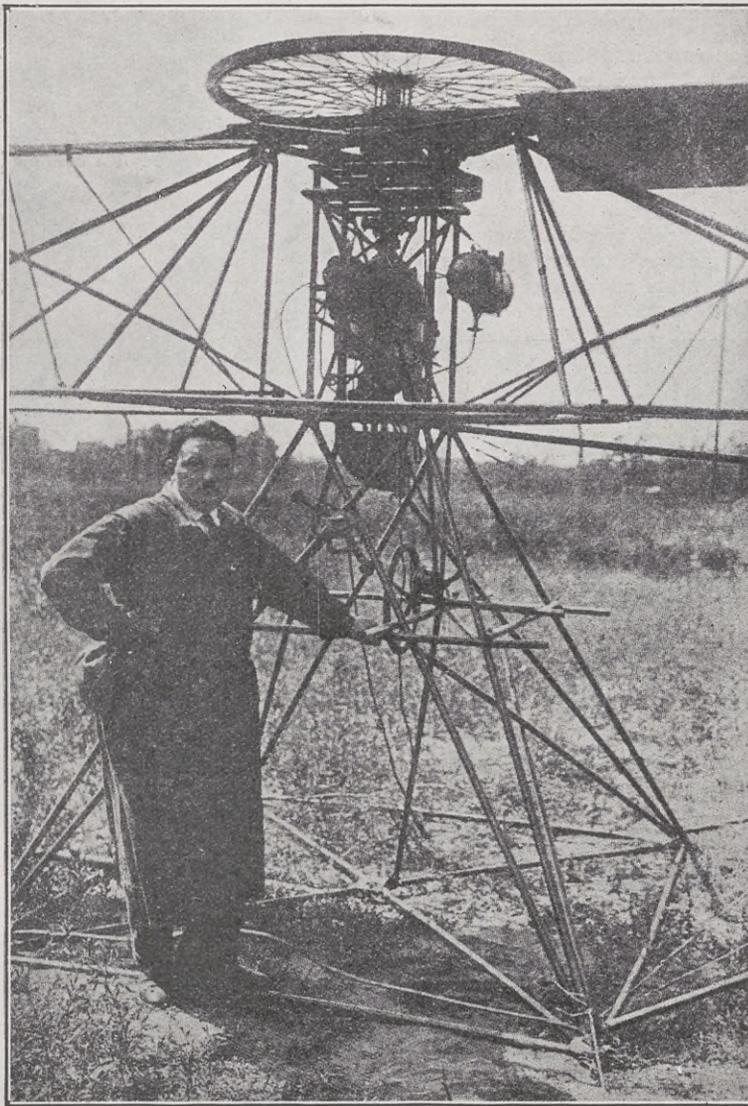
En este aparato, en lugar de la clásica hélice, se utiliza un plano rotativo con una superficie de 92 pies

gar a la regulación de la fuerza ascensional. Las dos alas están soportadas por un bastidor tubular, que gira sobre una armadura proyectada por encima del cuerpo del aparato.

Lo característico de este aparato es, sin embargo, el giróscopo, formado por una rueda de gran diámetro con una pesada llanta. Esta gira en un plano horizontal opuesto a aquel en que lo hacen los planos, a una velocidad de 1.400 revoluciones por minuto. El eje es concéntrico con el de rotación de las alas y conducido directamente por el motor—un “dos cilindros”, refrigeración por aire, de 30 HP, a 1.350 revoluciones por minuto—, mientras que el plano giratorio va acoplado al giróscopo por una transmisión interna y que gira a 100 revoluciones por minuto.

La función de este giróscopo es doble: asegura la estabilidad del aparato en el aire, y permite el planeo en la forma siguiente: Si el motor queda parado en el aire, tira el piloto de una palanca y las alas toman un ángulo negativo. Al caer el aparato van las alas cogiendo aire, y, por tanto, continúan girando en la misma dirección que antes, y como van acopladas al giróscopo, éste será arrastrado por aquéllas; la inversa de la marcha normal. Simultáneamente el piloto desembragará el motor del eje del giróscopo—a menos que crea poder reanudar su marcha haciéndolo girar—, y cuanto más rápidamente caiga el aparato, más velocidad llevarán las alas y más energía almacenará el giróscopo, punto vital, pues cuando la máquina esté próxima a tierra hay que poner las alas a un ángulo positivo, y la energía del giróscopo, sumada a la de aquéllas, crearán por un corto tiempo una fuerza ascensional suficiente para tomar tierra suavemente.

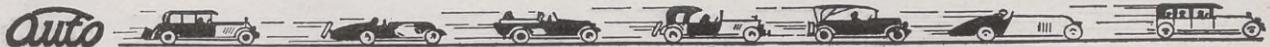
Las alas miden 40 pies de extremo a extremo, y giran sobre un círculo de 1.256 pies cuadrados de superfi-

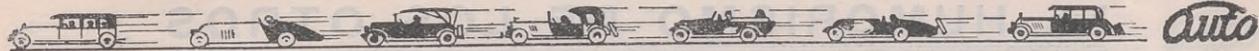


Zaschka y su máquina.

cos problemas que presenta la construcción de aeroplanos, y especialmente de helicópteros, ha ideado un nuevo tipo de esta última especie.

cuadrados. Cada una de las mitades de que se compone, tiene su propio ángulo de incidencia, que puede ajustarse durante el vuelo, dando lu-





cie, y una circunferencia de 125,66 pies. Como por minuto dan cien vueltas, la velocidad de las alas de los extremos es de 143 millas por hora. La fuerza ascensional originada es considerable: desarrollando el motor sólo 8 HP levanta todo el aparato del suelo.

Hasta ahora el aparato de Zashka no ha volado con personas a bordo. Primero quería el inventor encontrar las medidas y forma del giróscopo y el plano. Ya conseguido esto, se dedica ahora a buscar un método conveniente de impulsión horizontal. Por lo pronto empleará un eje horizontal y una hélice corriente.

* * *

En contra de lo que sin duda podía parecer, el progreso de la aviación en el viejo continente, supera en mucho al alcanzado por el nuevo, si se exceptúa en la construcción de motores.

Los datos de donde hemos sacado la afirmación que encabeza estas líneas no tienen nada de sospechosos desde el momento en que son debidos a una estadística comparativa preparada por el propio Departamento de Comercio de los Estados Unidos.

He aquí una síntesis de la misma: Millas de rutas aéreas: Estados Unidos, 8.525; Europa, 31.137.

Millas voladas en rutas aéreas: Estados Unidos, 4.428.772; Europa, 8.853.552.

Número de rutas: Estados Unidos, 16; Europa, 100.

Pasajeros transportados: Estados Unidos, 5.782; Europa, 102.178.

Mercancías: Los Estados Unidos 1.733.090 libras; Europa 9.880.115.

Correo: Estados Unidos, libras 810.855; Europa, 2.853.550 libras.

En cuanto al coste medio por pasajero y milla, lo estima dicha estadística en 12 centavos (dólar) en los Estados Unidos, contra 8 en Europa.

Como fácilmente puede verse por los datos que anteceden, la supremacía en materia de aviación comercial corresponde por entero a la vieja Europa, y lo que es más, en una proporción que seguramente la mayoría de nuestros lectores no habían supuesto.

* * *

Los constructores de aeroplanos alemanes, de acuerdo con la Oficina de Exposiciones del Consejo de Berlín, han hecho público recientemente su propósito de celebrar una Exposición Internacional de Aviación, que tendrá lugar en la capital del Imperio. Dará comienzo el 23 de marzo próximo y será clausurada el día 11 de abril.

El objeto principal de la Exposición no es otro que el de propagar la idea de la aviación comercial y deportiva, en contra de la tendencia bélica. A este objeto se pretende exhibir una colección muy completa de aeroplanos para transporte de mercancías y pasajeros, así como máquinas de "sport", aeroplanos-escuela de todas las naciones, todos los motores existentes, accesorios, instrumentos de medidas y materiales usados en la construcción de los aeroplanos.

* * *

La Casa Elizalde, S. A., ha hecho el ofrecimiento al Gobierno de Su Majestad de un premio de 20.000 pesetas—en memoria de D. Arturo Elizalde, fundador de la Casa—al mejor proyecto de motor de aviación presentado por técnicos españoles y oído el parecer del Consejo Superior de Aeronáutica.

El premio Elizalde no se ha ofrecido para estimular la invención de un nuevo tipo de motor, con disposiciones originales que superen en cualidades y ventajas a los mejores conocidos actuales, sino para que los técnicos españoles, aplicando sus conocimientos teóricos y prácticos sobre construcción de motores, calculen y construyan un tipo de motor análogo a los mejores hoy en uso, que pueda ser considerado como netamente español y susceptible, por sus características y cualidades, de ser empleado en gran número de aplicaciones por la aeronáutica civil, militar y naval.

Estando ya implantada y bastante perfeccionada en España la construcción de los motores con refrigeración por agua y cada vez más en boga en Europa y América, tanto en la aviación civil como en la militar y naval, el empleo del motor de enfriamiento por aire, el Jurado

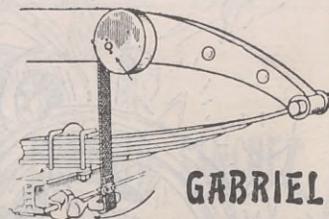
habrá de dar preferencia a los proyectos de motor que adopten este último tipo de refrigeración.

Una vez conocido el fallo del Jurado, la Casa Elizalde, S. A., ofrece construir y ensayar gratuitamente el prototipo de dicho motor, si no se cuenta con crédito del Estado para ello.

Si sus pruebas son satisfactorias y se acuerda su construcción en serie, Elizalde, S. A., se compromete a presentarse al concurso de fabricantes, de reconocida capacidad técnica para ello, sin recabar ningún derecho de prelación.

La referida Casa ofrece a todos los técnicos proyectistas que lo deseen todos los datos referentes a aceros que posee su laboratorio, así como ayudarles a la realización de sus proyectos.

AMORTIGUADORES



GABRIEL
SNUBERS

LOS MAS BARATOS
LOS MAS EFICACES

*Además de venderlos,
los ajustamos siempre
gratuitamente*

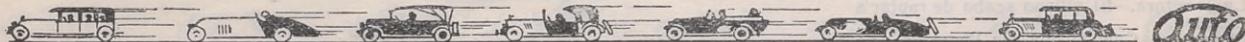
Agentes exclusivos:

AUTO - ELECTRICIDAD

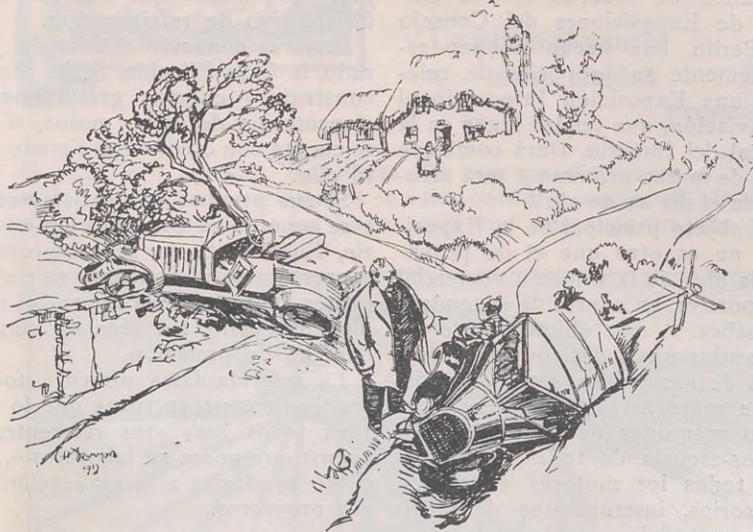
MADRID
San Agustín, 3

Teléf. 10.112

BARCELONA
Diputación,
núm. 234

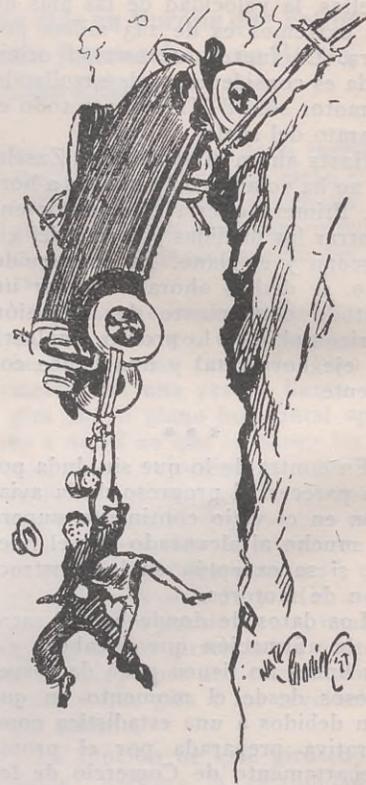


EL HUMORISMO DE LOS OTROS



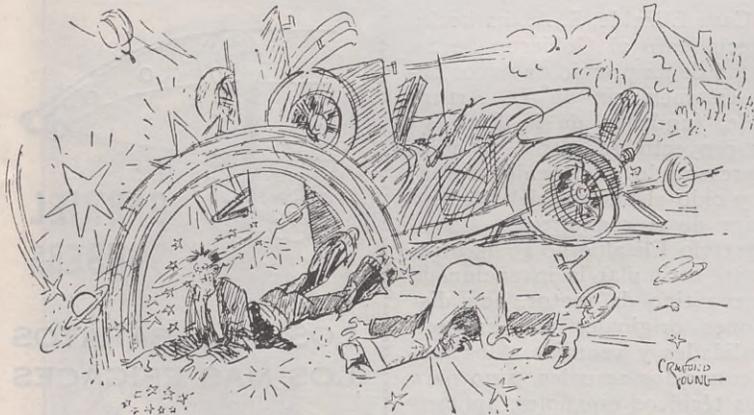
El causante del accidente.—La verdad es que ya se me ha estropeado la combinación, porque tenía la idea de llegar a una cita a las diez en punto.
La víctima.—¿Y cómo se le ha ocurrido a usted cambiar de idea?

(De *The Motor*)



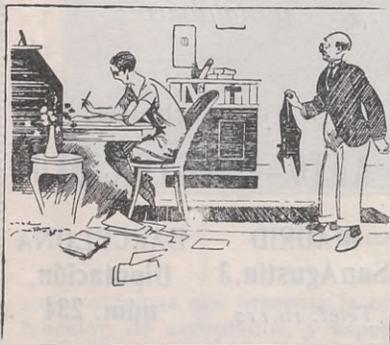
La mecanógrafa que salió a dar un paseo con su jefe.—¡Por Dios, señor Gutiérrez!, conténgase. ¡Abrazarme así en público!

(De *London Opinion*).



—Bien decía yo a usted que únicamente viajando en auto es como se ven cosas que no pue en verse de ninguna manera.

(De *Judge*).

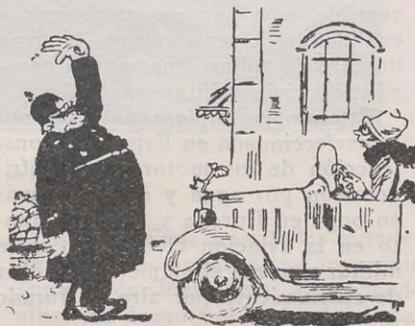


El marido de la escritora.—¿Qué tal está quedando la novela, amor mío?

La escritora.—El villano acaba de raptar a la heroína.

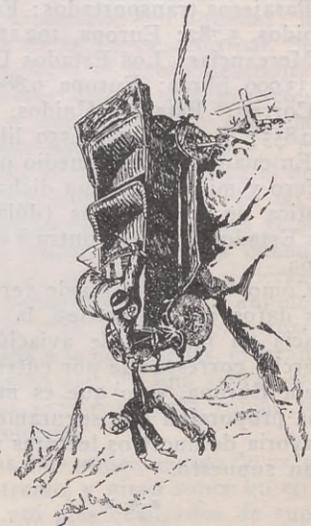
El marido.—Cuando ella sea libertada, ¿me coserás el botón que le falta a mi chaleco, preciosa?

(De *El Automóvil en México*).



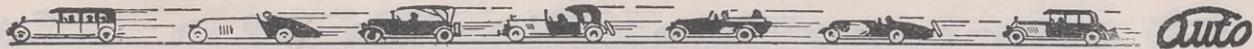
La maestra de niñas distraída.—Bueno, vaya, pero no tarde mucho.

(De *Sondagsmisse-Strix*, de Estocolmo).



El.—Estoy dando gracias a Dios por que no pude conseguir el divorcio.

(De *Judge*).



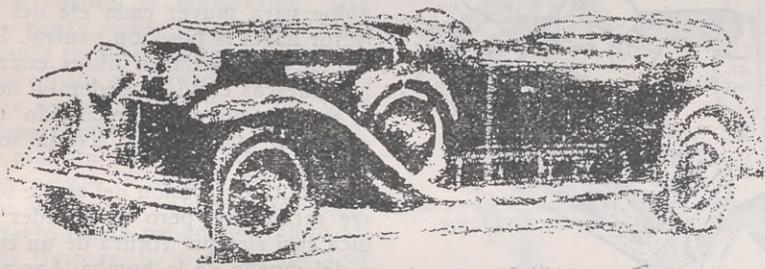
LOS PROGRESOS DE LA RADIO

EL NUEVO CADILLAC

Por primera vez en la historia del automovilismo ha sido empleada la radio para lanzar a través del Océano la fotografía del nuevo mo-

delo que una fábrica de automóviles presenta al público.

Así, la radio, la más moderna de las ciencias modernas, ha hecho sea



delo que una fábrica de automóviles presenta al público.

General Motors, fiel a su tradición de la entidad más progresiva entre todas las constructoras de automóviles, envía por radio desde Detroit (Estados Unidos) una fotografía especial del nuevo Cadillac 1928, a fin de que toda Europa pudiera conocer y admirar las líneas y presentación del nuevo coche, a la vez que era expuesto ante el público de los Estados Unidos.

La fotografía del nuevo Cadillac 1928 que aquí reproducimos ha tenido que recorrer más de 7.000 kilómetros, para lo cual se ha empleado mensajero radio, correo aéreo y vía férrea. Al salir de la fábrica Cadillac en Detroit, fué remitida por un mensajero especial a Cleveland (Ohio), desde donde se transmitió a Nueva York por telégrafo, y desde allí a Londres por radio. Una vez en Londres se empleó el correo aéreo para enviarla a París, desde cuyo punto salió para Madrid en tren expreso.

A la llegada a Londres de la radiofotografía, se sacaron inmediatamente numerosas copias, que fueron llevadas al aeródromo de Croйдón por el medio más rápido posible, para desde allí ser transmitidas

LA SUSCRIPCIÓN DE «AUTO»

POR INOCENCIO MATEOS Y ERNESTO SÁNCHEZ

A raíz del accidente que privó de la vida a los desgraciados motoristas, Inocencio Mateos y Ernesto Sánchez, ocurrido, como recordarán nuestros lectores, en la trágica carrera de las VI Horas, la Revista AUTO, recogiendo el sentir de gran parte de deportistas, hizo suya una idea de D. Jorge Ibáñez, expresada por este señor en el entierro de los desventurados corredores.

Esta idea consistía en levantar, por suscripción, un pequeño monumento que recordara para siempre los nombres de los dos motoristas que en plena juventud entregaron sus vidas en aras del deporte.

Comenzamos desde aquel momento nuestras primeras gestiones, y bien pronto pudimos convencernos de que existía algún ambiente —si bien, desgraciadamente no todo el que hubiéramos deseado—, a fin de que la generosa idea del señor

posible que pueda el público español conocer el nuevo Cadillac, al mismo tiempo que el público americano.

En el nuevo modelo del Cadillac se han introducido muchas mejoras, que sólo por fotografía permiten apreciarse, siendo ésta una de las razones de haber empleado la radio para su transmisión. Entre los cambios más importantes del nuevo modelo Cadillac 1928 puede citarse el tener el bastidor más bajo, haber cambiado por completo la forma de la capota y de toda la carrocería en general, y muchas otras mejoras, tanto interiores como exteriores. El Cadillac 1928 no se parece a ninguno de sus antecesores, aunque conserva el mismo motor en V de 90° de ángulo y la misma excelente calidad de materiales empleados en su construcción. Es un coche que constituye un verdadero triunfo de ingeniería y de la técnica automovil.

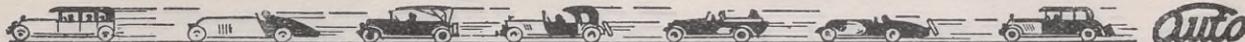
G. M. P.

Ibáñez pudiera ser llevada a una próxima realidad.

Y en estas mismas columnas publicamos, a su debido tiempo, la lista de donativos, los que en su mayor parte no son, salvo contados casos, sino promesas, ya que nosotros preferimos ser depositarios de la menor cantidad de dinero, en tanto la Comisión deportista, también oportunamente nombrada, no dispusiera del cobro de estos fondos y de su inversión.

Los meses de verano han hecho interrumpir nuestra labor en este asunto desde el momento en que buena parte de los comisionados estaban ausentes de Madrid.

Muy próximamente celebrará una reunión la Comisión, en la que se tratará de una solución definitiva, de la que pondremos al corriente a nuestros lectores en el próximo número de AUTO.





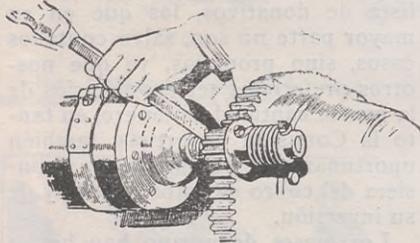
Algunas «pannes» y sus remedios

Una «panne» en la carretera. Y comienzan las indecisiones, el nerviosismo, sobre todo cuando no se domina bien el mecanismo del coche. Sin embargo, hay averías que con un aspecto terrible pueden solucionarse sencillamente y con rapidez. Vamos a examinar alguna de las que más a menudo suelen producirse.

Una de las más corrientes y que no desconocen ni los coches nuevos, es la debida al agarrotamiento del piñón de arranque. Al intentar poner en marcha el motor en la forma ordinaria, el arranque cesa de funcionar repentinamente, y, al querer hacerle marchar «a mano», se observará que es imposible hacerle girar por mucha fuerza que en ello se emplee.

Lo primero que debe hacerse es llevar la palanca del cambio a la posición de marcha atrás, soltar el freno de mano y probar a que el coche ruede unos cuantos centímetros en ambas direcciones. Con este tratamiento basta muchas veces para que el piñón quede libertado, pero en los casos obstinados no es suficiente. Entonces habrá que dar un golpe al piñón con una herramienta adecuada para librarle de los dientes del volante.

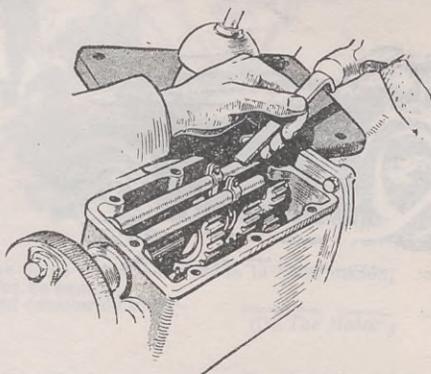
En los casos en que estas partes



Si fallan los demás remedios puede librarse un piñón con un ligero golpe.

van descubiertas, esto es sencillo, pues basta con levantar el tablero delantero para que el piñón sea accesible. Pero con los motores en que la transmisión del arranque va encerrada, se necesita una mayor manipulación para llegar a dicho piñón. Generalmente se encontrará

sobre éste una cubierta de aluminio que ha de quitarse, asegurándose después al tacto de la posición que ocupa tal piñón y en qué dirección ha de correrse. Una vez solucionado se empleará el arranque a mano hasta que se tenga la oportunidad



El agarrotamiento de dos engranajes puede remediarse golpeando las varillas del selector hacia la posición neutral.

de examinar detenidamente esta transmisión, y se toman las medidas oportunas para evitar su repetición.

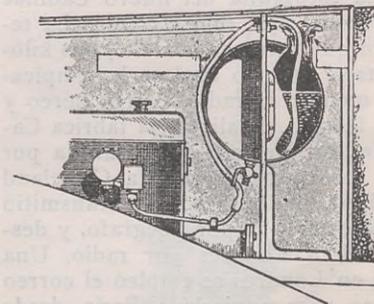
Otro tipo de agarrotamiento que deja el coche fuera de combate es el que ocurre a veces en la caja del cambio. Al efectuar un cambio torpemente en un coche que tenga el mecanismo de selección algo gastado, puede suceder que se cojan al mismo tiempo dos engranajes, con lo cual las ruedas traseras quedan inmóviles; con una inmovilidad, al parecer difícil de vencer. La situación es, en realidad, apurada, pues aunque amistosamente se preste alguien para el remolque, no podría aceptarse el ofrecimiento.

Mas, en general, la avería no tiene tanta gravedad, y un poco de paciencia bastará para que el coche marche de nuevo, a menos que hubiera alguna rotura, cosa que raramente sucede. Así, pues, manos a la obra.

Se levantarán los tableros y el cárter. Probablemente, para llevar esto a efecto, habrá que desconectar la palanca del freno; por tanto,

como esta avería suele suceder en las pendientes, habrá que calzar bien las ruedas traseras antes de aclarar los engranajes. Teniendo a la vista las varillas del selector, tomaremos una herramienta conveniente, e insertándola en las muescas en que normalmente se ajusta la palanca de cambio se dará un golpe para mover cada eje del selector hasta la posición neutral. Los engranajes quedarán libres cuando las muescas citadas queden en línea y en el centro del recorrido que efectúan, quedando la avería solucionada.

La falta de presión del aceite ocurre raramente, pero de suceder indica casi siempre rotura de un tubo o del muelle de la bomba. Las averías menores, tales como las producidas por filtros sucios hasta la falta de aceite se manifiestan generalmente en el indicador de presión, que durante algún tiempo sube y baja antes de caer a cero. Examinense todos los tubos, y si se encuentra alguna rotura es fácil encontrar algún medio de reparación. Si no se encontrara la avería o ésta tuviera difícil remedio, se llenará el cárter de aceite, con un 60 por 100 más de lo normal, para obtener un engrase por salpicadura que per-

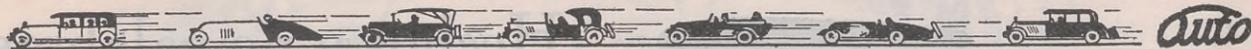


Se puede llevar la esencia hasta el carburador por un tubo de goma, cuando la conducción normal se interrumpe por una u otra causa.

mita llevar el coche moderadamente hasta el taller.

Si es un tubo de esencia rajado o roto lo que nos detiene, la cosa es algo más seria, pues hoy día los





equipos de herramientas raramente llevan longitudes de tubos de goma. Un poco de jabón, mantenido por un trozo de cinta aislante, puede evitar las pérdidas de esencia, permitiendo la conducción del coche.

Si se encuentra algún tubo de goma es muy fácil reparar la avería; basta con desmontar el tubo y montar el de goma, ajustándole al orificio del tanque por medio de unos trapos en la forma que ilustra una de las figuras que acompañan este trabajo.

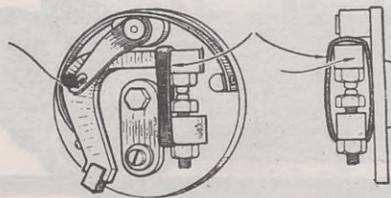
En cuanto al alumbrado, falta muy pocas veces, y de hacerlo, casi siempre es debido a un cortocircuito o rotura en uno de los conductores de la batería. Si se descubre alguna rotura, la reparación es sencilla, mas en tales circunstancias es conveniente marchar sin cargar, pues como el empalme no será muy perfecto existe peligro de fundir alguna lámpara. Si la avería fuera de difícil arreglo, se conectará directamente la batería a las luces de lanternas y de cola hasta llegar al garaje.

En la magneto se producen las averías muy raramente. La más común de todas ellas es la debida al torpe funcionamiento del brazo del interruptor. Esto se encuentra fácilmente, mas no tiene tan sencillo arreglo; se puede intentar la lim-

pieza del eje de este brazo con una lima muy fina para evitar que se agarrote.

Otra de las causas de fallo de la magneto se debe a falta de contacto de la pequeña escobilla de carbón o a su imperfección, y puede remediarse sacando la escobilla del casquillo para estirar un poco el muelle, con lo cual quedará el contacto ajustado.

La rotura del muelle que actúa el brazo del interruptor se puede



Si se rompe el muelle del interruptor, puede sustituirse por una banda de goma.

reparar mediante una banda elástica y un poco de habilidad. Si la avería no está entre las citadas, se debe seguramente a perforación del condensador, en cuyo caso no es posible efectuar un arreglo momentáneo. La única esperanza en este caso es el remolque.

En cuanto al embrague, patina algunas veces, en tal forma que produce la parada del coche. Lo pri-

mero que debe observarse es si el pedal se mueve libremente. Si fuera así, en los embragues de placa o cono puede aliviarse la situación una inyección de esencia. En algunos tipos de embrague puede resolverse la dificultad rodeando el pedal con una cinta o cuerda para que pueda ejercerse mayor presión sobre él.

Muy numerosos son los casos en que las averías pueden resolverse rápidamente, mas por hoy baste con los citados, que, de cualquier modo, deseáramos no tuvieran que solucionar nuestros lectores.

El TOURIS TROPHY amateur

Hunt, sobre NORTON, se adjudica el T. T. Senior y Gates, sobre VELOCETTE, el T. T. Junior

Bajo una lluvia torrencial se disputó en el Círculo de la Isla del Nau el Tourist Trophy amateur.

Tomaron la salida 70 corredores, que disputaron la prueba sobre 225 millas de recorrido.

La prueba resultó difícilísima y dura, ya que la lluvia no dejó de caer mientras se disputó la carrera; la visibilidad en la parte montañosa del circuito era malísima y el piso de la ruta muy resbaladizo.

Las caídas abundaron, resultando víctimas de las mismas los corredores Lomonosoff, Nash, Stanson, Fletcher y Mellors.

Los resultados del T. T. senior fueron los siguientes:

1. Hunt (Norton), 3 h. 55 m. 55 segundo, a 58 kilómetros.
2. Glimmer (Scott), 3 h. 57 m. 36 s.
3. De Ferranti (Scott), 4 h. 3 m. 11 s.

El T. T. junior fué ganado por Gates sobre Velocette.

En la página 42, el Gran Premio de Inglaterra.

EN VENTA Anuario-Guía Automóvil Comercio

1927 (EDICIÓN VI)

ANUARIO GENERAL DE LA INDUSTRIA Y COMERCIO DEL AUTOMÓVIL DE ESPAÑA

Contiene la clasificación completa por orden de apellidos y profesiones de todo el ramo del automóvil de España :: Lista de socios de todos los Reales Automóviles Clubs de España :: Estadísticas, datos de interés, etc., etc.

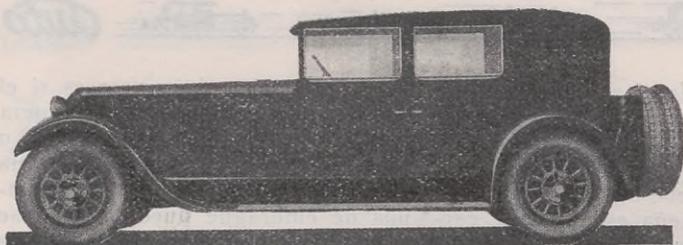
630 páginas de direcciones y documentos

Precio del ejemplar incluido envío certificado: 20 pesetas

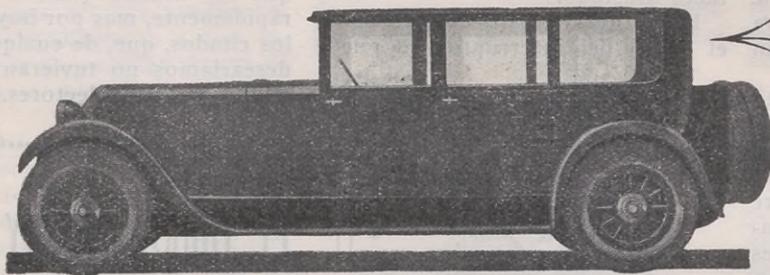
AUTOMÓVIL COMERCIO - Ronda San Pablo, 11, pral. - Barcelona



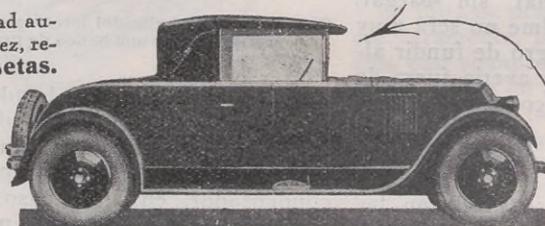
Hechos y no palabras



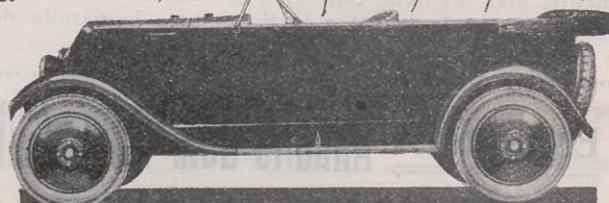
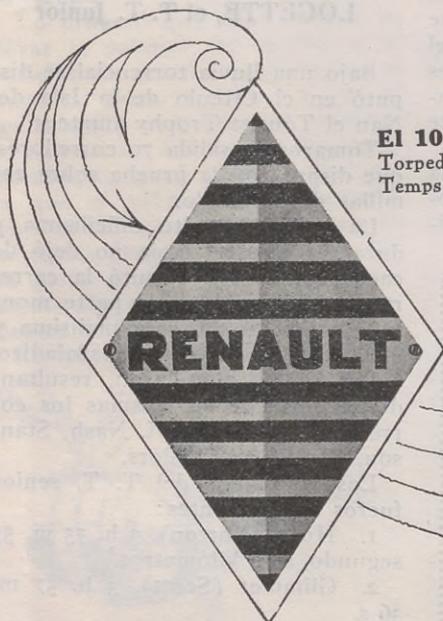
El 40 C. V.—El verdadero coche de gran turismo, que sigue detentando el record MUNDIAL de las XXIV Horas, con 4.167 kms. a una MEDIA HORARIA de 173 kms.



El 15 C. V. 6 cilindros.—La novedad automovilística europea actual, por su rapidez, resistencia y elegancia. Desde 12.850 pesetas.



El 10 C. V.—En sus tres modelos: Torpedo, Conducción interior y «Tous-Temps», para todos los gustos. Desde 8.600 pesetas.



El 6 C. V.—La única realidad en coche pequeño. Con un 6 C. V. de rigurosa serie el teniente Etienne acaba de efectuar el trayecto PARIS-TCHAD, en menos de 11 días, cruzando el Desierto de Sahara, con un recorrido total de 18.000 kms. Torpedo, desde 5.800 pesetas.

Auto
COMP.

S. A. E. DE AUTOMÓVILES
RENAULT

OFICINAS Y DEPÓSITO:

AVENIDA DE LA PLAZA DE TOROS, 9
Teléfono 53.844

SALÓN EXPOSICIÓN:

AVENIDA DE PI Y MARGALL, 16
Teléfono 16.025

SUCURSAL:

SEVILLA: MARTÍN VILLA, 8
(En la Campana)

Agencias en todas las provincias



EL AUTO DE LA HUÍDA (Cuento)

Por Ramón Gómez de la Serna

I

La mujer es mucho más inocente de lo que puede decirse y aun de lo que puede suponerse.

Por eso, todas las jóvenes que veían el automóvil de Juanito creían atisbar el vehículo de la felicidad, la cuna de la luna de miel, la góndola de la pasión.

El auto tenía gracia y buenas formas, y todos los accesorios eran relucientes, intrigantes, seductores.

El tapón del automóvil era un Cupido, el arquero niño.

Era un "tous temps", un quince caballos, con frenos taladrados, con ruedas de aluminio, con el último modelo de aceleradores, con cuatro velocidades, pintado de gris claro, con faros sobre las aletas, y el parabrisas color ojos azules.

A la nueva novia la llevaba metida en la doble cesta de las confidencias por la playa del camino y de tantas manos como revoloteaba sobre el volante en las escaramuzas y apretones del amor, parecía ruleta de la pareja, apasionado clave y agarradero de salvación en el vértigo del quererse.

Luchaban con aquel coche otros coches mejores, pero que no eran el coche del amor, el coche que hace novia a la mujer que lo contempla, el coche que hace al hombre centauro, o, mejor dicho, centaurmóvil.

Sintetizando, se podría decir que aquel auto era el Don Juan de los autos.

No raptaba, pero ennoviaba a las mujeres y era el temblor de los pueblos.

Juanito ya en el alto del noviazgo encerraba el coche y se dedicaba a los paseos con la novia de turno, como olvidador del vehículo de la seducción, como independientes al coche que gobernara sus vidas des-

de lejos, aun detrás del portón atrancado de la cochera convertida en garaje.

Todo marchaba bien, hasta que



una madrugada, bajo el repeluzno demasiado sano del primer aire del nuevo día, Juanito preparaba su coche y hacía la difícil operación de dar la vuelta en la callejuela empinada y tomaba la fuga de la carretera.

Porque si aquel era el automóvil seductor, era también el de la huida, pronto a llevarse los equipajes en su popa importante, rápido en el escalar salidas de pueblo, nada ruidoso para escurrirse junto al "chale" de las afueras en que vivía la novia.

El ángel del amor, el verdadero ángel del amor que sólo simbolizaba el tapón del radiador..., corría detrás del auto, sobresaltado, como niño que quisiera subirse en la traseca.

En vano. A los pocos kilómetros se cansaba y se quedaba atrás.

En la segunda ciudad que encontraba en su huida, Juanito escribía: "Perdóname... mi novia es la velocidad, me debo a ella. Es más fuerte que yo. Comprendo que cualquier hogar que yo fundase lo descompondría un día la llama de mi auto, el tirón de la velocidad..."

Juanito, en esas ocasiones de huida, firmaba: "tú, M. 50.627", el número de su matrícula, pues su carta debía ser la carta anónima del que se pierde con el seudónimo de su cédula de automovilista.

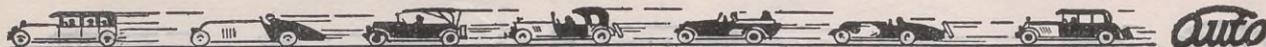
II

Ya en el "Eco de la Mujer" había aparecido una nota denunciando aquel automóvil que seducía y huía después:

"¡Ojo con el M. 50.627!" Pero no todas las mujeres eran suscriptoras del "Eco de la Mujer", y, además, algunas asiduas de las carreteras llevaban apuntado en su abanico el número nefando para sonreírle con más plenitud y hasta llamarle si era preciso.

Juanito seguía guardando su automóvil hasta en los pajares del pueblo y el amor seguía triunfando para él. Después... después, como quien empuja los cajones de una cómoda, así empujaba sus maletas hacia dentro en el hueco para las maletas de su auto.

Ya cansado del régimen epistolar ponía telegramas de despedida, largos, pero concisos. Los telegramas tenían algo de tafetán para la he-





rida, que la curaban algo aunque fuesen cáusticos.

“Emoción, partida súbita, sólo embriaguez distancias, final desconocido, pueden apagar dulzura tus ojos.”

En la carretera, corriendo a contrapelo de su telegrama, le parecía oír en el hilo del telégrafo el rumor de las palabras que se quedaban detrás de él.

Pero, ¡oh fatalidad! En Cadalso de Alburquerque la avería de su coche fué tan grave, que los mecánicos le auguraron una compostura

de cinco o seis meses. Todas las costillas del coche estaban rotas y la espina dorsal y el esternón.

La venganza de la mujer, la compensación, surgió completa.

En aquella tregua en que él no podía huir, Rosario Villoslada, de Tarazona, le hizo su esposo.

La pieza que se había encargado a Alemania tendría que venir de París como vital tapón de radiador, ya que el amarillo de metal había saltado no se sabía dónde en el descalabro del coche.

(Dibujo del autor).

EL GRAN PREMIO MOTOCICLISTA DE LAS NACIONES

Un éxito completo ha constituido este año el Gran premio motociclista de las naciones, ya que en todas las categorías han sido batidos los “records” existentes hasta la fecha, habiéndose logrado asimismo promedios notabilísimos.

Figuraban inscritos para la prueba—que tuvo lugar en el circuito de Monza—88 máquinas.

La carrera presentaba algunas novedades: la nueva Garelli sobrealimentada; la novel marca italiana Nagas e Ray; las Bianchi 175 c. c.; las Fert junto al lote de máquinas italianas, inglesas y alemanas ya consagradas.

Los pilotos italianos y la industria motociclista de dicha nación alcanzaron un triunfo definitivo en el Gran Premio de las Naciones.

Todos los vencedores de las diferentes clases son italianos, que lograron triunfar sobre un lote de indiscutibles especialistas extranjeros, entre los que se encontraba a Simpson, Longman, Hough, Ashby, Franconi, Geissler, etc.

La industria italiana triunfó también en toda la línea, ya que de las cinco carreras del Gran Premio de las Naciones, cuatro fueron ganadas por máquinas de construcción italiana.

Las pruebas de las 500 y de las 350 c. c., se corrieron a la vez, y sobre la misma distancia, 400 kilómetros, equivalentes a 40 vueltas al circuito. Las carreras de las 250, 175 y 125 se disputaron a la vez, co-

rriéndose, respectivamente, sobre 300 y 200 kilómetros.

Todas las carreras fueron duramente discutidas, abundando los abandonos.

Los resultados del Gran Premio de las Naciones fueron:

Clase 500 c. c.; distancia, 400 kilómetros:

1. Arcangeli (Sunbeam), 2 h. 55 minutos 13 s. (a 136,973 kilómetros por hora).

2. Simcock (A. J. S.), 3 h. 2 m. 54 s.

(Únicos corredores clasificados de 14 salidos.)

Clase 350 c. c.; distancia, 400 kilómetros:

1. Nuvolari (Bianchi), 2 h. 57 minutos 7 s. (a 135,493 kilómetros por hora).

2. Moretti (Bianchi), 2 h. 59 m. 57 s.

(Únicos corredores clasificados de 14 salidos.)

Clase 250 c. c.; distancia, 300 kilómetros:

1. Prini (Guzzi), 2 h. 21 m. 16 segundos (a 127,508 kilómetros por hora).

2. Lasagni (Guzzi), 2 h. 21 m. 45 s.

3. Gherzi (Guzzi), 2 h. 22 m. 20 segundos.

Clase 175 c. c.; distancia, 200 kilómetros:

1. Benelli (Benelli), 1 h. 49 m. 45 s. (a 109,339 kilómetros por hora).

2. Manetti (Ancora), 1 h. 51 m. 29 s.

3. Alberti (Ancora), 1 h. 52 m. 56 s.

4. Bianchi (Miller), 1 h. 57 m. 05 s.

Clase 125 c. c.; distancia, 200 kilómetros:

1. Morini (M. M.), 2 h. 1 m. 48 segundos (a 8,522 kilómetros por hora).

2. Sandra (G. D.), 2 h. 4 m. 6 s.

3. Bernasconi (G. D.), 2 h. 10 m. 42 s.

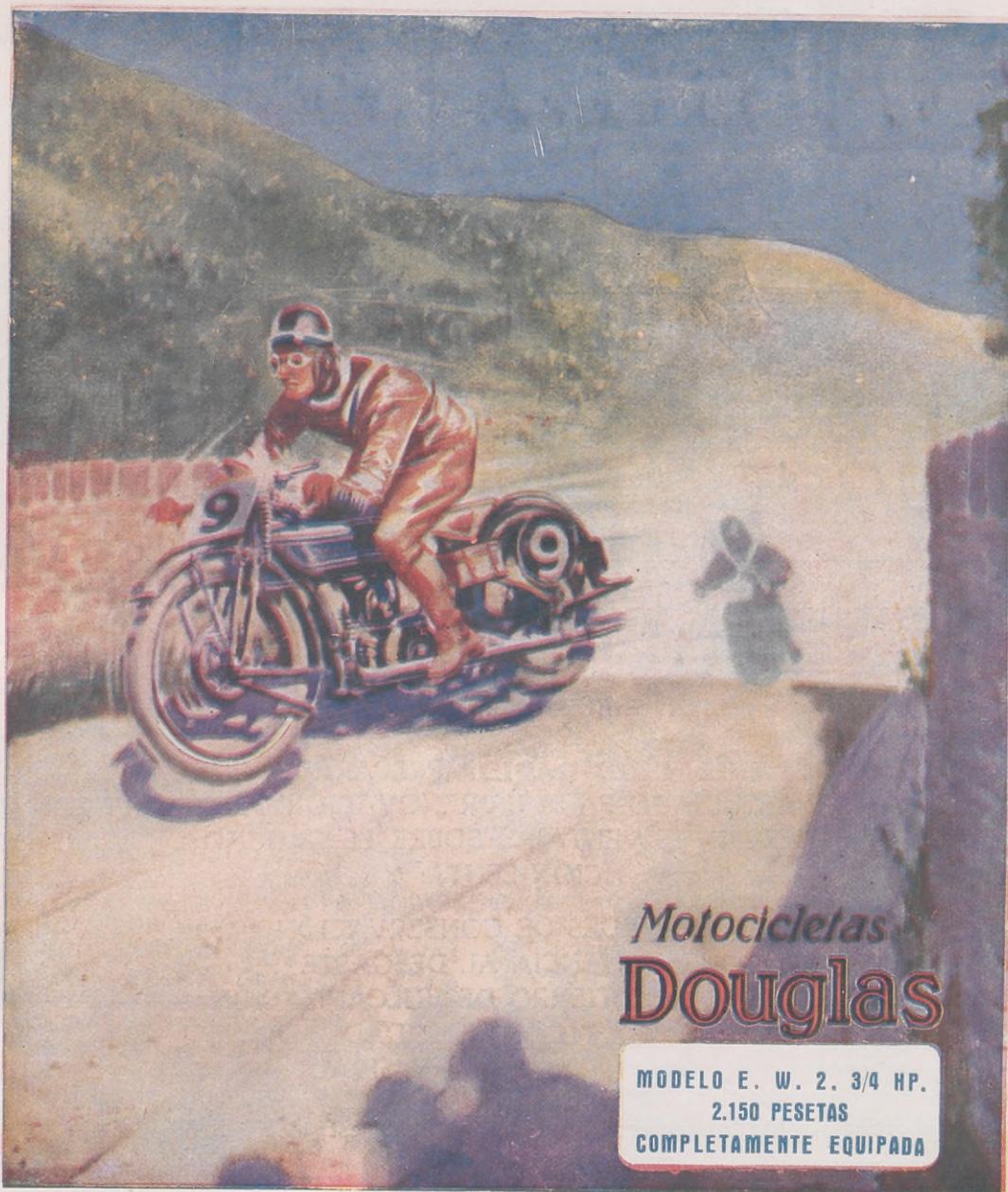
4. Compari (M. M.), 2 h. 11 m. 7 s.



El (inconsciente del desastre).—Pues, como te decía antes, me gustan estos coches ligeros porque se meten por todas partes.

(De The Humorist).





Motocicletas
Douglas

MODELO E. W. 2. 3/4 HP.
2.150 PESETAS
COMPLETAMENTE EQUIPADA

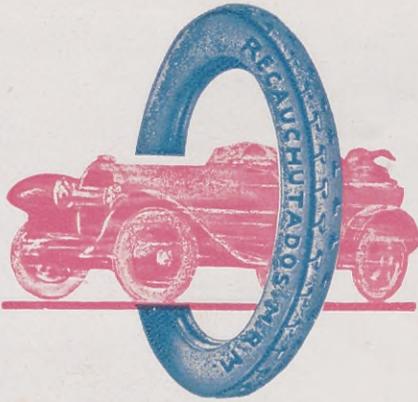
REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA:

SANTIAGO SANCHEZ QUIÑONES

ALBERTO AGUILERA, 14

MADRID

TELEFONO 31.572



CAUCHO ESPECIAL

(S. A.)

M. R. M.

MAQUINARIA, ACCESORIOS Y PRIMERAS MATERIAS PARA LA RENOVACION DE NEUMATICOS

(PATENTES NÚMS. 94.692, 94.693 y 96.634)

CAUCHO DE **VULCANIZACIÓN RÁPIDA** PREPARADO CON **ACELERADOR** Y ESPECIALMENTE ESTUDIADO PARA LA RENOVACION DE NEUMATICOS, PRESENTANDO LAS SIGUIENTES VENTAJAS SOBRE EL CAUCHO DE VULCANIZACIÓN LENTA:

MEJORES CUALIDADES DE CONSERVACIÓN
MAYOR RESISTENCIA AL DESGASTE
MENOR TIEMPO DE VULCANIZACIÓN
MAYOR ELASTICIDAD
MENOR DENSIDAD

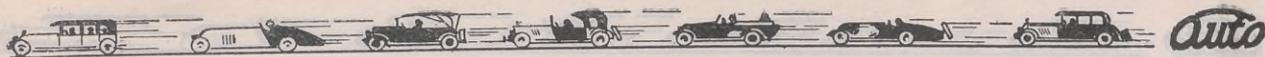
(Véase el artículo sobre los aceleradores del núm. 12 de esta Revista, correspondiente a fin de Marzo, página 53.)

PASEO DE RAMÓN M.^a LILI, 2
SAN SEBASTIÁN



MARCA

REGISTRADA



TRIBUNA LIBRE

Nuestro artículo «El desconcertante fenómeno del auto-allumage», suscita una polémica

A propósito del artículo publicado con este título en el número anterior, el Sr. E. Fernández Benavente nos envía la siguiente carta, que con mucho gusto reproducimos.

Madrid, 15 septiembre 1927.

Señor director de AUTO.

Muy distinguido señor mío: En el número 17, fecha agosto-septiembre, de la revista AUTO, que usted tan dignamente dirige, el señor D. Manuel Casares, en un artículo, titulado "El desconcertante fenómeno del auto-allumage", afirma rotundamente que son malas todas las bujías de porcelana...

Claro es que una rectificación por mi parte a esta afirmación tan ligeramente hecha, puede parecer interesada, pero prefiero correr este riesgo antes de dejar pasar en silencio el artículo del Sr. Casares en lo que a las bujías se refiere.

El auto-encendido se produce, según el Sr. Casares, por el mal aislante de las bujías; ¿pero de cuándo acá se permite afirmar este señor que es solamente el aislante de porcelana el que produce esta avería? Yo puedo demostrarle prácticamente, y conmigo cuantos andan entre automóviles, que el porcentaje mayor de auto-encendido lo dan las bujías de aislante "que no sea de porcelana".

Si el auto-encendido es producido al tomar las bujías excesivas calorías, es lógico, y fácil de suponer, que el aislante de porcelana no puede producirlo por cuanto si la citada porcelana es de mala calidad, no resistirá esta excesiva temperatura y saltará, con lo que automáticamente el auto-encendido dejará de producirse. Si por el contrario la porcelana es buena, como lo son en la mayoría de las bujías de hoy día de reconocido crédito, y resisten como han demostrado resistir toda

clase de temperaturas que a su vez puede resistir el motor, entonces igual pueden producir el auto-encendido que las de aislante de mica, con la ventaja sobre éstas de que la porcelana enfría mucho más pronto que otro cualquier aislante.

Vea, pues, el Sr. Casares que lógicamente y con cuánta facilidad se destruye su "rotunda afirmación" de que "son malas todas las bujías con aislante interior de porcelana."

Todas las bujías de más cotización de hoy día en el mercado mundial llevan el aislante de porcelana. Con bujías de aislante de porcelana vienen hoy el 99 por 100 de los coches europeos y americanos. Con bujías de aislante de porcelana se han recorrido y se recorren todas las grandes carreras, cuyos coches están sujetos a un régimen mucho mayor que el que normalmente llevan los coches de turismo. Con bujías de aislante de porcelana se han hecho los grandes vuelos América-Europa y San Francisco-Honolulu, y no creo que ninguno de los ingenieros constructores, tanto de los motores de automóvil como de los de avión, desconozca el fenómeno del auto-encendido, fenómeno ya muy viejo, y cuyas consecuencias en un vuelo de la importancia de los señalados es fácil prever.

Por último, no creo tampoco que ninguno de los fabricantes de bujías desconozca el aislante de mica y coincidan casi todos, y en su mayoría, en ponerlo de porcelana, con la aprobación de constructores de automóviles y de aviones y la de los pilotos respectivos, a no ser que tanto unos como otros desconozcan hoy día el auto-encendido, en cuyo caso sería muy de atender la "rotunda afirmación" del Sr. Casares, y muy de desear que todos ellos leyesen el interesante provechoso artículo de este señor.

Y nada más, señor director, sino

presentarle mis excusas por las molestias que le ocasiono y rogarle, si lo tiene a bien, se sirva rectificar con esta carta las afirmaciones de su colaborador, por lo que le quedará muy reconocido su muy atento y s. s., que e. s. m., E. Fernández Benavente.

P. D.—Aparte ahora del asunto bujías, me he de permitir rogar a usted recomende al Sr. Casares se sirva asesorarse de un técnico para que llegue a saber si también el auto-encendido se produce sin que sea la causa las bujías...

A la carta que antecede, el firmante del artículo, Sr. Casares, replica con esta otra:

Madrid, 18 septiembre 1927.

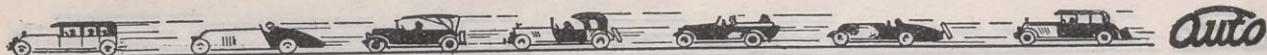
Señor director de AUTO.

Presente.

Querido director: He leído con todo detenimiento la carta del señor F. Benavente, que usted tuvo la amabilidad de remitirme.

Es una carta muy interesante. ¡Lástima que de ella se desprenda un tuflillo de irritación que eclipsa un poco su verdadero valor! Pero así y todo merece ser publicada. Pero publicada con todos los honores que merece y los que yo, modestamente, otorgo respetuoso al Sr. Fernández.

Créame, señor director, que me encontraba ya un poco desalentado; mis ánimos decaídos y mis ilusiones algo truncadas. Y había motivo para ello. Llevo, como usted sabe perfectamente, mucho tiempo escribiendo en la Revista de su digna dirección. Mis artículos, unas veces firmados y otras anónimos, pueden contarse por docenas. Po-





seo, por tanto, un haber profesional un poco respetable. Sin embargo, alrededor de mis trabajos en AUTO hubo hasta ahora un silencio sepulcral. Llegué a percibir el aislamiento y la decepción del cantante que actúa sin público. Tuve duda de haber conseguido el contacto que siempre pretendí establecer con los lectores. Porque no puede hacerse caso de las manifestaciones elogiosas de los conspicuos. Es preciso que el público desconocido, el que no tiene ligazón ni amistad, se manifieste en pro o en contra—que eso es lo de menos—, pero que se manifieste.

Y he aquí—¡dichoso de mí!— que el Sr. Fernández viene con su valiosa carta a demostrar que mis artículos se leen, que mis escritos llegan, que mis afirmaciones se discuten y que mis errores se pregonan.

Sinceramente, señor director, no puedo por menos de sentir hacia el Sr. Fernández una espontánea y súbita simpatía, de la que agradeceré a usted mucho sea fiel portavoz.

Después de ésto, mi espíritu infatigable de periodista contumaz se envalentona, se levanta, se supera y se crece cobrando bríos inusitados para la polémica, que es cosa al fin y al cabo más divertida que el monólogo y más a propósito para que la luz y la verdad resalten entre laprosa incontestada a que tan acostumbrados nos hallamos en los tiempos corrientes.

Y ya que la polémica se presenta y el adversario se muestra atrevido y valiente, quisiera, señor director, que en las columnas de AUTO diera cabida a los motivos que me indujeron a declarar, aunque fuera entre paréntesis y de forma oscura, que todas las bujías de porcelana son malas.

Bien sabe Dios lo obligado por las circunstancias que a ello voy. El periodismo que desde hace muchos años ejerzo, en esferas indudablemente desconocidas para el señor Fernández, ha permanecido siempre limpio de toda mácula. Ello permitió a mi pluma deslizarse en todo momento con entera independencia. Soy libre para decir verdades cuando las siento y caballero para sostenerlas siempre.

En una posible polémica sobre

este tema, el Sr. Fernández defiende intereses; yo defendiendo ideas. Fácilmente se induce que los intereses son más susceptibles de sufrir daños materiales que las ideas.

Lo siento por el Sr. Fernández, pero es él quien me provoca.

¿Qué entiende el Sr. Fernández por porcelana? ¿Esa pasta que acompaña a las bujías baratas en calidad de aislante?

Pues si es así, aunque se incomode mucho el Sr. Fernández, vuelvo a repetirle que son malas.

Ahora bien; si el Sr. Fernández entiende que la porcelana es ese producto que nos dieron a conocer los chinos y que se obtiene de la cocción de cuarzos feldespáticos, mi afirmación tiene que variar en el sentido de que ninguna bujía barata se construye de porcelana.

El Sr. Fernández desconoce el cuento de aquel padre de familia que, viendo cómo en su casa se rompían todos los meses varias docenas de platos, compró los que un charlatán vendía en la vía pública como irrompibles, y al llegar a su casa dijo a su mujer:

—Mira, esto no se rompe.

Y fué lanzando uno a uno contra el suelo la docena que adquirió al charlatán, ignorando que una cosa era el plato que el charlatán tiraba al suelo sin lograr romperlo y otra los que como hermanos le había vendido.

Así ocurre con las bujías. Las que utilizan los corredores—casi siempre regaladas por la Casa productora—, las que traen los coches importados, las usadas por los aviadores en los grandes "raids", son efectivamente de porcelana, pero de verdadera porcelana y a veces con electrodos de platino, irrompibles como el plato que el charlatán usaba para demostrar la bondad de su género; pero las que se venden al público como hermanas, con el mismo apellido e igual marca, son malas, y muy malas, como eran malos los platos hermanos del que el charlatán tiraba al suelo sin lograr romperlo.

Todo esto lo sabe el Sr. Fernández, pero indudablemente lo olvidó para escribir la carta que contesto.

Por otra parte, lamento muy de veras que el Sr. Fernández no haya llegado a interpretar fácilmente mi

escrito. Si yo hubiera hablado de preponderancia del aislante de mica sobre el de porcelana, comprendería su irritación. Pero ni siquiera hay eso. Hablé de la necesidad de comprar bujías caras, porque soy tan ingenuo que creo cumplidamente que la falta de escrupulo de los constructores no llega al extremo de construir bujías caras y malas. Me parece que se contentarían con que sean malas las baratas.

Ahora bien; si el Sr. Fernández representara un Casa constructora de bujías, y por casualidad tuviera una gran partida de las baratas a las que teme no dar salida como consecuencia de mi afirmación, sepa el Sr. Fernández que me hallo muy dispuesto a escribir una serie de artículos demostrando al automovilista la conveniencia de dejarse engañar a diario con productos baratos y malos, y muy especialmente con las bujías de pseudo-porcelana que el Sr. Fernández a capa y espada defiende de una forma que estimo algo extemporánea.

Sabe, señor director, puede disponer como guste de su servidor afectísimo, **Manuel Casares.**

P. D.—Aparte ahora del asunto bujías, me he de permitir rogar a usted se sirva recomendar al señor Fernández lea la colección de AUTO, en la que encontrará diversos artículos con mi firma, en los que hablo de otras causas por las que puede producirse el auto-encendido, fenómeno muy viejo, pero que como el de los eclipses de sol y de luna, es cada día con más atención estudiado.

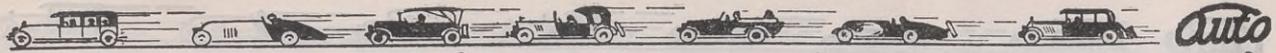
Auto

SUSCRIPCIÓN:

Un año, 7 pesetas

Pago adelantado

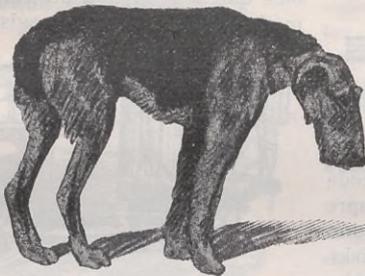




SI LOS PERROS PUDIESEN HABLAR

Estos mandamientos de un perro a su amo, harían que la expresión «una vida de perros» tuviera un significado un poco más claro

Por Albert Payson Terhune, autor de «Mi amigo el perro».



1.° Yo soy tu perro. Mi ser y mi bienestar están en tus manos como los tuyos en las de tu propio Dios. ¡Quiera Dios usar Su ilimitado poder sobre ti, como usas el tuyo sobre mí!

2.° Cualquiera que me compre puede ser mi dueño. Pero nadie sin mi vehemente y devoto consentimiento puede ser mi amo.

3.° Estoy ansioso de aprender y hacer tu voluntad. Pero al enseñarme, usa cuando menos un décimo del sentido común y bondadosa paciencia que fueron derrochados al enseñarte a ti a hablar y a caminar y a aprender la ley y la vida. No pierdas la paciencia si no puedo siempre entender desde luego tus rarezas. A la larga, eres tú, no yo, quien sufre más si me golpeas por tu propia estupidez.

4.° Puedes encontrar formas menos degradantes de mostrar tu inferioridad que golpeándome. Haz que mis castigos sean razonablemente misericordiosos y asegúrate primero de que estás tratando de corregir una falta mía, y no meramente descargando tu mal genio sobre algo que no puede desquitarse.

5.° Si no puedes controlarte, ¿cómo puedes esperar controlarme? Un perro, un caballo, una mujer:

Nosotros tres sabemos por instinto cuándo un hombre está espantado o ha perdido el dominio sobre sí mismo. Puedes sorprender a otros hombres en tales momentos. Pero a NOSOTROS no puedes embauarnos.

6.° Para mí todos los humanos son dioses. Esto no quiere decir que sean MIS dioses; sólo que son infinitamente mis superiores. Para que logres divinidad personal sobre mí, debes ganar esa divinidad. Es ridículamente fácil y gloriosamente digno ganarse la imperecedera adoración aun de un perro.

7.° Los tres más comunes y más inútilmente crueles tormentos que me infligen los humanos son éstos: Alimentarme con huesos de aves de corral (tarde o temprano uno de éstos me tenderá en agonía), quitarme mi derecho por nacimiento a bastante aire puro y ejercicio en el campo, y dejar de poner agua potable donde pueda tomarla cada hora.

8.° Como solamente cuando tengo hambre. Bebo sólo cuando estoy sediento, que es a menudo. Duermo cuando necesito dormir. No guardo rencor hacia los que amo. Soy demasiado sano para estar de mal humor. Demasiado lim-

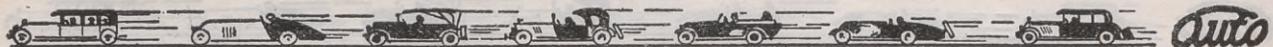
pio para traicionar. Dime, hombre dotado de alma, ¿dónde tu filosofía y tu moral sobrepujan a la mía?

9.° Cuando la edad o el dolor hagan de mi vida una tortura insoportable, que tu mano bondadosa me mande una bala dentro de mis sesos. Cuanto más bondadosa y más amable sea la mano, más precisa será su puntería. No alquiles a un veterinario que me cloroforme y me arroje después debajo de la tierra para que allí vuelva en mí cuando ya es demasiado tarde. Con frecuencia este indecible horror sobreviene a los perros cloroformados. Por misericordia, un tiro, no ahogados.

10. Paso mis días tratando de entenderte. Si empleases una fracción de tu tiempo tratando de entenderme, la vieja frase «una vida de perros» tendría un significado mejor.

11. No me mires con desprecio, porque no tengo Inteligencia Superior. Si yo fuese más sabio, tendría demasiado juicio para creer que eres un dios. Tómame por lo que soy: el mejor presente del cielo al solitario género humano. Nadie, excepto el hombre y el perro, ama al hombre. De todas las bestias, sólo yo te sirvo de mi propia voluntad, y sólo yo te amo.

(De «El Automóvil en México».)





Diversas maneras de amarrar la carga

Modo de transportarla con mayor seguridad. Por qué no deben usarse argollas ni guardacabos. Manera más adecuada de amarrar la cubierta. Casos en que los nudos resultan ventajosos. Efectos producidos por los cambios atmosféricos.

Es de mayor importancia dedicarle toda la atención necesaria al problema de asegurar bien la carga al vehículo en que se transporta, de manera que ninguna parte se afloje ni se salga de su lugar.

Si los individuos dedicados al transporte de carga estudian los métodos aquí explicados, obtendrán informes muy valiosos acerca de un asunto que ordinariamente no se enseña ni se menciona en ninguna parte. Algunas de las indicaciones aquí hechas les ahorrarán tiempo y trabajo.

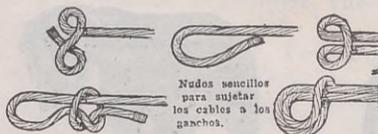
El transporte de las mercancías por medio de los automóviles, si ha de hacerse de manera eficaz, eliminando las demoras en las estaciones terminales y en el camino, exige conocimientos distintos de los que entran en juego para el manejo del automóvil, para la adquisición de la carga de las casas comerciales y del sistema general de contabilidad. Los conocimientos a que nos referimos tienen por objeto hacer que la carga se conduzca con tanta segu-



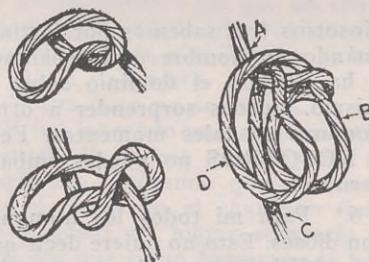
ridad como sea posible en el camino, y con el menor gasto de tiempo.

Algunos acaso opinen que este asunto no es de gran importancia; pero en la práctica los resultados de la ignorancia a este respecto pueden ser de mucha trascendencia; en efecto, hasta pueden llegar a ocasionar grandes pérdidas. La mercancía puede echarse a perder o averiarse muy se-

riamente cuando no se amarra con el debido cuidado, y es muy posible que se extravíe en el camino si no se ase-



gura como es debido. Esto sucede con demasiada frecuencia, y siempre está presente el peligro de que una parte de la carga, al caerse, le ocasione algún accidente a otro vehículo. Se han presentado casos en que ha habido necesidad de pagar una fuerte



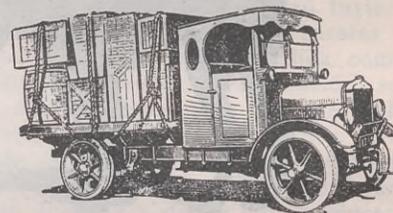
Nudos más complicados. Se obtiene doble ventaja haciendo pasar el cable C por los lados B y D, o pasando el lazo B alrededor del cable A en forma de un solo nudo y utilizando el lazo D sólo para obtener una doble ventaja.

indemnización por los daños ocasionados a algunas personas por los bultos que se han caído sobre ellas.

Hay otro detalle que debe tenerse en cuenta, y consiste en el peligro de excederse del ancho máximo que debe tener todo vehículo, por la manera descuidada de cargar la mercancía o como resultado de algún resbalamiento. En una ciudad se le impuso una multa al propietario del camión por llevar una carga que tenía más de siete pies y medio de ancho, siendo el exceso de once pulgadas. La disculpa que dió el propietario fué de que los cables que sujetaban la carga se habían reventado, por lo que las cajas se fueron resbalando hacia los lados.

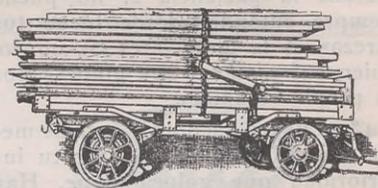
Al amarrar toda carga es indispensable algunas veces echar una extre-

midad del cable sobre ella, de manera que por el otro lado se pueda tirar de la misma. Por tal motivo, los cables que tengan que utilizarse de este modo no deben estar provistos de ar-



Los cables no deben depender unos de los otros para evitar que se aflojen todos cuando se afloja uno solo. En este grabado se ve que la carga se compone de diversos artículos misceláneos. Sólo se ven aquí los cables laterales, y los longitudinales se ven en otro grabado.

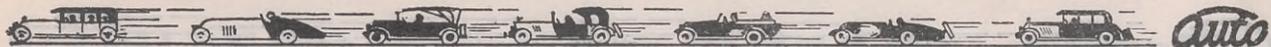
gollas ni de guardacabos de hierro, toda vez que pueden golpear alguna lámpara, un cristal, etc., o tal vez lastimar a alguna persona que vaya pasando en este momento. Además, los ganchos resultan poco prácticos, porque el sacudimiento del vehículo ocasiona un restiramiento continuo en los cables, por muy bien colocados que se encuentren. Una vez que se hayan aflojado ligeramente, un sacudimiento fuerte ocasionado por un agujero profundo del piso puede ser suficiente para que la mayoría de los ganchos queden sueltos.



Cómo puede aplicarse el método de torniquete para amarrar artículos largos, como madera. Es muy recomendable no hacer uso de ganchos para amarrar la carga, porque cuando ésta es frágil puede averiarse al arrojar los cables sobre ella.

La manera de amarrar una manta o impermeable para que se adapte a la forma de la carga no es del gusto

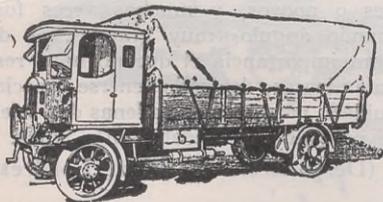




de muchas personas, porque se dice que al emplear este sistema, la manta puede resbalarse por el mecate, que después está expuesto a aflojarse. También se observa que, como generalmente la manta es cuadrilonga, es casi imposible asegurar la carga sin doblar las esquinas. Solamente una red puede emplearse satisfactoriamente sin recurrir a tal procedimiento.

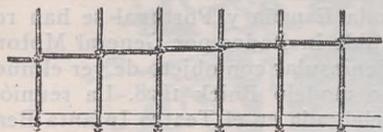
Enredado de cables para guardacabos

Los cables, etc., que se quedan colgando de los vehículos están expuestos a llamar la atención de la policía

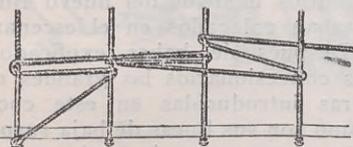


Al amarrar las mantas o cubiertas es mejor hacer uso de varios cables, a fin de que cuando sea necesario retirar una parte de la carga no haya necesidad de quitarlos todos, como pasa cuando no son independientes.

y a ser objeto de alguna multa; además, quedan sujetos a todos los estados atmosféricos y fácilmente se pierden o se los roban.



Método impropio de sujetar los cables verticales, porque de esta manera el horizontal se resbala hacia abajo.



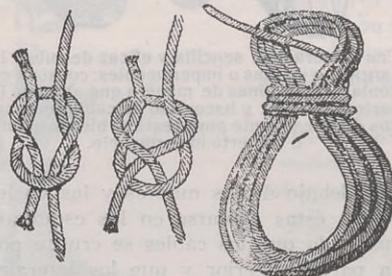
El mejor sistema consiste en amarrar el cable por una extremidad y pasarlo hacia adelante y hacia atrás, como se ve en el grabado. Cualquier esfuerzo de tensión que se le aplique a una de las extremidades tira de todos los cables en dos direcciones, con excepción de los cables de las extremidades.

El sistema de doblar los cables a mano es el más rápido, y no requiere el empleo de barras, etc., sobre los cuales se enredan o se transportan. Al hacer el doblez de un cable, una

de sus extremidades debe sujetarse con la mano izquierda, deslizándose la otra a lo largo del cable hasta que los dos brazos estén bien separados. La mano derecha debe entonces sujetar el cable y pasar uno de sus dobleces a la izquierda, repitiéndose la operación hasta que sólo quede un metro. Los lazos así formados deben sujetarse con unas cinco o seis vueltas del cable que queda libre, y aproximadamente una tercera parte de un metro debe hacerse pasar por enmedio de éstas. Esta operación puede hacerse pronto y con limpieza, y, una vez que el cable se ha enredado de esta manera, no se desenreda solo.

Clase de gancho que debe preferirse

La mejor clase de gancho que debe emplearse es la que tiene la forma de T, y que se atornilla en la carrocería del automóvil. Los pernos ordinarios que se usan en los carros son



Dos nudos para unir cables. El que se ve a la derecha es el mejor. En este grabado también se ve un buen sistema de enredar el cable para guardarlo.

casi igualmente buenos, y duran tanto como el mismo vehículo. Los ganchos que nunca deben emplearse son los que se sujetan a una extremidad de los cables, porque se desprenden con suma facilidad y han sido en muchas ocasiones causa de accidentes, pues al restirarse el cable suelen desprenderse y los hombres encargados del transporte de la carga han sufrido serias caídas.

Volviendo al asunto de las mantas, la mejor manera de colocarlas consiste en hacerlas de manera que cada uno de sus agujeros se sujete con un cable independiente de los demás.

Los nudos que se ven en nuestro grabado número 3 resultan mucho más favorables cuando se trata de cargas ligeras, como son el heno, la paja, las pacas, etc., porque entonces

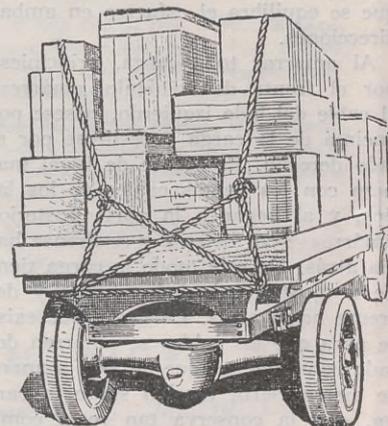
su elasticidad permite que los cables sujeten bien la carga. En cambio resultan desfavorables cuando se usan con cargas duras, porque el esfuerzo de los cables es tan grande, que los nudos se aflojan y hay necesidad de apretarlos con frecuencia en el camino.

Al ocuparnos de este asunto de los cables, debemos recomendar a los interesados que tengan presente que cuando un cable está mojado se encoge mucho, de manera que si la carga se amarra con los cables mojados y se emprende el camino cuando la atmósfera está seca o hace sol, habrá necesidad de arreglar los cables muchas veces, porque si no se irán aflojando constantemente. Por otra parte, si lo contrario es lo que pasa, resulta más favorablemente para los conductores, porque generalmente los cables se encogen poco a poco y la carga queda más segura.

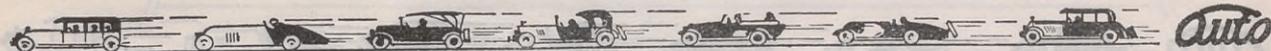
La mejor clase de cable para la generalidad de estos trabajos es el de Manila, de 3/4 de pulgada, que siempre debe comprarse nuevo, siendo bastante bajo su precio. Los cables de algodón parece que nunca se secan bien, casi siempre se deshilachan y es bastante difícil conservarlos apretados. Además, son de precio elevado y no duran mucho.

Manera propia de amarrar la carga

Al sujetar una carga por medio de cables, el método más a propósito consiste en usar cables independientes,



Haciendo los amarres de esta manera, cada mecate se dedica a su propio trabajo, y en caso de que alguno de ellos se afloje, puede apretarse o restirarse sin intervenir con los otros. Sólo se ve aquí el amarre posterior, porque el lateral se muestra en el número 4.

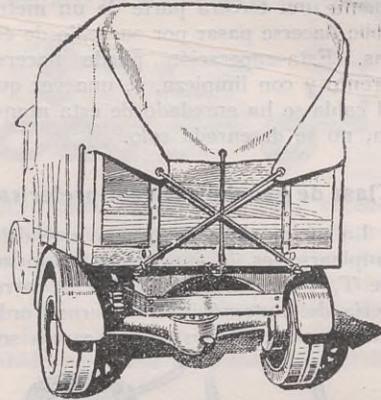


de manera que cada cual trabaje por sí sólo. Es inconveniente restirar un cable valiéndose para ello de los demás, porque así como una cadena no es nunca más fuerte que el más débil de sus eslabones, de igual manera el más apretado de todos los cables depende de algún otro, y si uno se afloja, a todos los demás les pasa lo mismo. Sin embargo, en algunos casos es indispensable sujetar entre sí los cables verticales; pero al hacerlo hay una manera propia y una impropia. Existen realmente tres métodos, que se ven ilustrados en nuestros grabados. Uno muy generalmente empleado, pero que se basa en un principio erróneo, consiste en darle una vuelta sencilla con un cable longitudinal a cada uno de los cables verticales. El defecto principal de este sistema consiste en que el cable que sirve para restirar puede aflojarse muy fácilmente y resbalarse. Un sistema mejor consiste en modificar la vuelta simple, dándole vuelta al cable sobre sí mismo y haciéndole pasar entonces por debajo del vertical. Este sistema no sólo es muy lento, sino que el esfuerzo se ejerce en una sola dirección. Lo mejor es asegurar el cable que se emplea para restirar a un gancho por medio de una de sus extremidades, hacerlo pasar alrededor del segundo cable, volver al primero, después pasar al tercero, regresar al segundo y así sucesivamente; si se tira entonces de una extremidad se tendrá el resultado de dos esfuerzos de tensión sobre cada uno de los cables verticales, con lo que se equilibra el esfuerzo en ambas direcciones.

Al amarrar toda carga, principiase por el frente del vehículo, amárrese el cable del lado izquierdo, pásese por encima de la carga y restírese por el lado derecho. Procédase de igual manera con los demás cables de los lados, y al llegar a la parte posterior amárrense por delante y restírense hacia atrás. De este modo la carga tiende a ajustarse de lado a lado y del frente hacia atrás. La razón que existe para que los cables se amarren del lado izquierdo, es que de esta manera se ejerce cierta tensión sobre la carga, que la conserva tan recta como es posible cuando el vehículo camina con las ruedas izquierdas cerca de la parte más elevada del camino. Los cables que van del frente hacia atrás sujetan la carga perfectamente al arran-

car y al enfrenar. Cuatro cables deben ser los principales, colocándose dos a los lados y dos por la parte posterior.

Al cubrir las cargas con mantas, el método que debe emplearse es algo semejante al de los cables, con excepción de que hay una parte colgante de la manta por todos los lados, y a fin de evitar que el viento se introduzca



Una manera muy sencilla y eficaz de cubrir la carga con mantas o impermeables: consiste en doblar las esquinas de manera que abracen la parte posterior, y hacer uso de cables colocados diagonalmente para restirar bien la manta o cubierta impermeable.

por debajo de las mantas y las vuele, deben éstas doblarse en las esquinas, haciendo que los cables se crucen por la parte posterior y que los laterales queden rectos. Si la manta tiene un cable separado en cada uno de sus agujeros, es muy sencillo desatar uno de los cables de manera que puedan sacarse algunos artículos sin necesidad de quitar toda la manta o la mayor parte de ella. Este es un detalle de gran importancia en todas aquellas regiones en que hace mucho aire.

Las cargas de madera, trozos de árbol, etc., pueden asegurarse fácilmente por medio de cables cuando a la mano no se tienen ni cadenas ni pernos. El cable debe dar dos vueltas a la carga y a la carrocería, sujetándose entonces muy bien sus extremidades. Entonces puede usarse un tarugo de madera fuerte para que haga veces de palanca al enredar los dos cables uno alrededor del otro y para que queden bien restirados, como si se tratara de un torniquete. Siempre que la palanca no sea demasiado larga, puede hacerse pasar fácilmente por debajo de los cables, puesto que puede subirse o bajarse por debajo

de ellos como sea necesario. Finalmente, debe asegurarse amarrando la extremidad más larga a un gancho.

Tratándose de cargas muy pesadas, como es la madera en forma de troncos de árbol, viguetas de hierro y otros artículos de clase semejante, se necesita algo que sea más fuerte que los cables ordinarios. En tales casos se utilizan cadenas, que en muchas ocasiones tienen que ser sumamente fuertes, las que se restiran por medio de tornillos especiales que ejercen una gran fuerza de tensión. Cuando se trata de algunos artículos que, a causa de su largo muy considerable deben transportarse con ayuda de sostenes o apoyos, y muchas veces formando ángulos muy grandes, es de gran importancia el que no haya resbalamientos, debiendo tenerse especial cuidado para que las cadenas den vuelta por sus extremidades más bajas.

(De *Comercial Motor*, de Londres).

Los concesionarios del coche Buick dan con entusiasmo la bienvenida a su nuevo modelo 1928

Concesionarios de automóviles de toda España y Portugal se han reunido invitados por General Motors Peninsular con objeto de ver el nuevo modelo Buick 1928. La reunión celebrada en el Teatro Infanta Beatriz causó un gran entusiasmo, asegurando de antemano el éxito de este coche durante 1928.

Varios modelos del nuevo Buick estaban colocados en el escenario,

Después de haber explicado a los concesionarios las grandes mejoras introducidas en este coche, como son sus líneas de baja suspensión, de motor más rápido y más silencioso que nunca.

Después se reunieron todos en fraternal banquete en el Hotel Palace, donde General Motors obsequió espléndidamente a sus concesionarios. Se pronunciaron breves discursos augurando grandes éxitos y afianzando una vez más las estrechas relaciones de amistad que General Motors tiene con sus concesionarios.

G. M. P.

Cuando las montañas le ofrecen tranquilidad y reposo



*Disfrute de aire puro en las montañas más altas;
el Oldsmobile le llevará rápido, suave y cómodamente.*

AL llegar el día de fiesta después de una semana de oficina, proporciónese usted mismo y a su familia uno de los mayores placeres. Llévelos al campo a pasar el día respirando aire puro en la calma de las montañas, lejos del calor y del ruido de la ciudad.

El Oldsmobile es el coche que puede proporcionarle este placer. De motor sólido y fuerte, no encuentra obstáculos ni en las peores carreteras ni ante las cuestas más pendientes. Por otro lado, suave y rápido de marcha le llevará adondequiera con la comodidad sólo comparable a la de los coches de más categoría. Para su seguridad completa, frenos en las cuatro ruedas.

El nuevo Oldsmobile seis cilindros presenta seis modelos. Su presentación es lo que más atrae a todo el que lo ve, por la elegancia de sus líneas y lujo de detalles de su acabado. El modelo Turismo lleva unas cortinas rígidas, para en caso necesario colocarlas en ambos costados, cerrando herméticamente e impidiendo por completo la entrada del viento y del agua.

Para que usted pueda poseer un Oldsmobile existen las facilidades de pago que le ofrece la G. M. A. C. (Acceptance Division). Visite al más próximo concesionario, quien le hará apreciar por sí mismo las ventajas del Oldsmobile.

PRECIOS

Turismo, Ptas 9 100; Coach, Ptas 9 900; Roadster, Ptas 9 500; Coupé, Ptas 9 900; Sedan, Ptas. 10 500. Landau Sedan, Ptas. 11 500. - Precios en nuestro depósito de Barcelona (embalado).

Puesto en Madrid, listo para su entrega, completamente equipado e incluido el 5º neumático, con suplemento de Pesetas 275. - Pidan a nuestros concesionarios detalles de nuestra garantía de un año

GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.
Nueva fábrica: Granada, 33 - Madrid

CONCESIONARIO

G. y M. BIGAS, S. A.

Serrano, 18.—MADRID

OLDSMOBILE SEIS

Fabricado por General Motors



El Gran Premio de Inglaterra

Un nuevo duelo Delage-Bugatti.—Benoist consigue el primer puesto de la clasificación.—Varios detalles.

El Gran Premio de Inglaterra ha tenido, según algunos espectadores, carencia de incidentes, de esos incidentes que tanto animan estas pruebas; sin embargo, una vez concluída la carrera, se ha obtenido una firme aserción: la superioridad de los "racing" Delage.

Las entradas habían sido prometedoras, puesto que Francia, Italia, América e Inglaterra tomaban parte en el concurso, mas el Duesenberg tuvo que abandonar la empresa a causa de los inconvenientes que los cambios presentaban para esta prueba; el "team" de Fiat no pudo ser puesto a punto a su debido tiempo por los mecánicos, que consumieron todos sus esfuerzos en la semana anterior al preparar los aeroplanos que presentaban en la Copa Schneider, y, por último, el Alvis, con transmisión delantera, del Mayor C. M. Harvey, tuvo rotura en un pistón durante el entrenamiento, que, aunque repuesto, dió la misma mañana de la carrera lugar a otra avería.

Así se alinearon once coches en el "start", al mismo tiempo que comenzaban a iniciarse los chubascos.

Dada la salida, pasó primeramente Materassi conduciendo uno de los tres Bugattis "oficiales". Después Bourlier en su forma característica, al volante del número 3, un Delage; tras de él Malcom Campbell, una de las esperanzas inglesas, aunque con un Bugatti, y, sucesivamente, Eyston con otro Bugatti, y Divo y Benoist con sus respectivos Delages. El Thomas-Special de Purdy seguía a otro par de Bugattis, pero tuvo que detenerse entre dos curvas, para arrancar de nuevo satisfactoriamente. El otro Thomas, el único no supercargado de los presentados, conducido por Scott, arrancó mal, quedándose muy retrasado.

En la próxima vuelta iba Bourlier a la cabeza, y tras de él, pegado,

Divo, Materassi y Benoit atronadores, juntos, sin quererse dar paso; después Campbell, Eyston y Conelli.

Durante las primeras vueltas las paradas para cambiar de bujías fueron excesivas. Eyston paró por segunda vez en el aprovisionamiento al terminar la quinta vuelta.

Ninguno de los Thomas duró mucho. Scott comprendió muy pronto que no podía luchar con rivales "supercargados", y una vuelta más tarde se retiró Purdy por encontrar defectos en la transmisión.

El orden de los seis primeros coches al terminar la décima vuelta era el siguiente:

1, Divo (Delage); 2, Bourlier (Delage); 3, Benoits (Delage); 4, Chiron (Bugatti); 5, Conelli (Bugatti); 6, Campbell (Bugatti).

Diez vueltas más tarde seguía el mismo orden, aunque aumentando Divo el promedio de velocidad. A la vuelta treinta Chiron ocupó el puesto de Conelli.

Materassi y Ghica se detuvieron en el aprovisionamiento al completar las veintiocho vueltas, encontrando el segundo una válvula quemada, que le obligó a retirarse.

El orden a las cincuenta vueltas era como sigue:

1, Bourlier (Delage); 2, Benoits (Delage); 3, Divo (Delage); 4, Conelli (Bugatti); 5, Chiron (Bugatti); 6, Campbell (Bugatti).

A la vuelta 69 comenzó el trabajo en los aprovisionamientos de Delage. Se hicieron señales con una gran bandera a Bourlier y llegó éste, aprovisionándose de esencia y aire. Se iba a avisar después a Benoits, pero el flemático conductor, que vió partir a Bourlier, tomó la vez. Como medida de precaución le cambiaron las ruedas e hicieronse todas las operaciones de provisión, al parecer con gran tranquilidad de todos, y, sin embargo, la detención sólo duró dos minutos veintitrés segundos.

Simultáneamente con Benoits se aprovisionó Campbell, cambiando las ruedas delanteras. La operación duró cuatro minutos.

Conelli apareció fatigadísimo. Como que, por una "panne" de alimentación y decidido a no abandonar la carrera, había empujado el coche unos tres kilómetros.

Después de las 70 vueltas, la momentánea detención de Bourlier para aprovisionarse, permitió a Benoist ponerse a la cabeza; pero cuando éste se detuvo fué Divo el que ocupó el primer lugar. Campbell ocupó el quinto lugar, debido a la avería de Conelli.

Se estableció la lucha entre Benoist, Bourlier y Divo, marchando el primero al alcance de los otros. Pero parece que M. Delage quería que los coches terminaran en su orden numérico: 2, 3, 4, porque Divo, pretextando que quería examinar los neumáticos, se retuvo y dejó pasar a Benoits.

Por último, terminó la carrera con la victoria de Benoist. Al terminar la prueba, los tres Delage estaban en perfectas condiciones. De los Bugattis sólo terminó el de Chiron, que, a pesar de tener todavía el hombro resentido, condujo espléndidamente, con una sola detención en los aprovisionamientos.

La clasificación fué la siguiente:

1. Benoist (Delage), 3 h. 49 m. 14,6 s., a 136,94 kilómetros por hora.
2. Bourlier (Delage), 3 h. 49 m. 21,6 s., a 136,92 kilómetros por hora.
3. Divo (Delage), 3 h. 52 m. 20 segundos, a 135,13 kilómetros por hora.

4. Chiron (Bugatti), 4 horas, 17 minutos 50 s., a 121,64 kilómetros por hora.

5. Materassi (Bugatti), 118 vueltas.

6. Conelli (Bugatti), 106 vueltas. Davis (Bugatti) se retiró a la 95 vueltas y Campbell a la 97.



EL GRAN PREMIO DE INGLATERRA

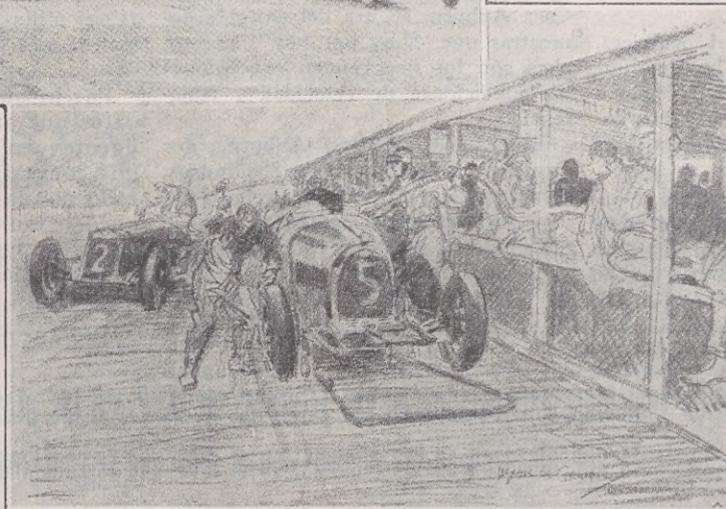
NOTAS GRÁFICAS



El «start» del Gran Premio de Inglaterra.



Conelli, que a causa de una avería tuvo que empujar el coche hasta los aprovisionamientos. Tal fué su esfuerzo que, una vez arreglada aquélla, fué relevado por Williams.

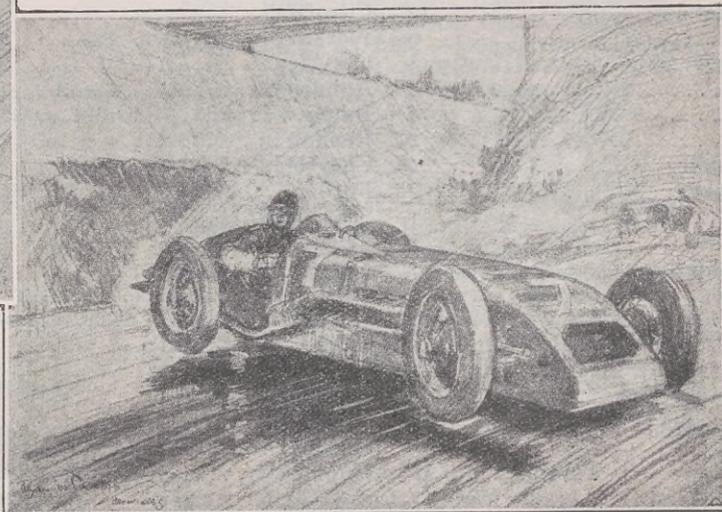


Campbell y Benoist, en duelo en los aprovisionamientos.

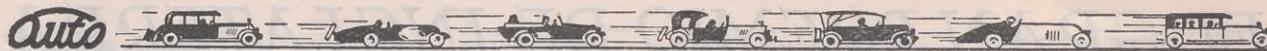


Uno de los dos participantes ingleses: el Thomas-Special, conducido por Purdy, sufre un enorme derrapazo.

A 190 por hora. Benoist a la cabeza del «team» Delage.



(Apuntes de Bryand de Grinau).



TODOS HABLAN, CALLAN TODOS

La célebre marca AUBURN establece 34 «records» sensacionales

La Prensa norteamericana, casi por unanimidad, se ha ocupado con gran riqueza de detalles de los 34 sensacionales "records" que la marca **Auburn** batió y de los 37 que estableció en Atlantic City bajo el control oficial de la Asociación Americana del Automóvil los días 28 de julio al 7 de agosto último.

Siempre despiertan gran expectación estas luchas de marcas, pero nunca habíase conocido tan extraordinario interés como el que precedió a las pruebas de que hablamos.

Y se explica el que tal ocurriera, porque hacía tiempo que las más importantes Casas de automóviles hacían declaraciones respecto a que sus coches eran los más veloces y resistentes sin decidirse ninguna a demostrarlo.

Mientras esto ocurría, la Casa **Auburn** permanecía en el mutismo más absoluto, dedicada a mejorar su labor técnica, ampliando sus fábricas y re-

uniendo en torno suyo el personal más inteligente y experimentado.

La Casa Duesenberg pasó a ser dirigida por **Auburn**, quien también adquirió el 60 por 100 de las acciones de la Compañía de Motores Lycoming; compró, además, la fábrica de carrocerías Limousine Body Co y toda la maquinaria de la antigua marca Lexington Motor Car Co.

Pero en vista de que los demás fabricantes persistían en sus declaraciones infundadas, al fin se decidió la Casa **Auburn**, segura del éxito, a demostrar que, "hoy por hoy", sus coches son los que reúnen excepcionales condiciones de velocidad y resistencia.

Entre tres coches **Auburn**, dos Roadsters y un Sedan de 8 cilindros, completamente de serie, batieron todos los "records" anteriores de 5 a 5.000 millas y se establecieron nuevos de 5.000 a 15.000 millas. En junto recorrieron 42.558 millas, ó 68.490 kilóme-

tros en veintiocho días, diez horas y cuarenta y cinco minutos. Una media de 100,315 kilómetros.

Hay que descontar a este tiempo las horas que se perdieron para echar combustible y cambiar de conductores, así como también el que el coche Sedan se despistó y volcó, chocando contra el muro del lado de la pista.

El bastidor no se movió de su sitio ni se torció y en el motor tampoco se advirtió avería ninguna; continuó admirablemente la marcha, haciendo las 15.000 millas a razón de 100,900 kilómetros a la hora.

* * *

Por lo que han de apreciarse los datos que anteceden entre los inteligentes en materia automovilista, nos congratulamos del éxito alcanzado por la célebre marca **Auburn**, que en tan breve espacio de tiempo se ha colocado a la cabeza del mercado mundial del automóvil.—

A. A.

Resumen, por marcas de los vehículos matriculados en las Jefaturas de O. P. de las provincias que se citan, con expresión del número de matrícula que alcanzan en las mismas, en el mes que se consigna en cada uno de aquéllos

CORDOBA

Septiembre de 1927.

Matrícula: CO-2.903.

Chevrolet.....	12
Ford.....	9
Fiat.....	4
Citroën.....	4
Dodge.....	4
Buick.....	2
Oldsmobile.....	2
Studebaker.....	2
Bugatti.....	1
Overland.....	1
Hupmobile.....	1
Panhard.....	1
Mathis.....	1
Velie.....	1
Indian (moto).....	1
Favor (ídem).....	1
B. S. A. (ídem).....	1

Total..... 48

GUIPUZCOA

Julio de 1927.

Matrícula: SS-5.394.

Citroën.....	18
Fiat.....	10
Chrysler.....	9
Auburn.....	7
Buick.....	6
Renault.....	4
Chevrolet.....	3
Ford.....	3
Studebaker.....	2
Peugeot.....	2
Derby.....	2
Cottin.....	1
Voisin.....	1
Paige.....	1
Hostkiss.....	1
Berliet.....	1
Packard.....	1
Erskine.....	1
Hupmobile.....	1

Rolls-Royce.....	1
Donnet.....	1
Mackency.....	1
G. A. R.....	1
B. S. A. (moto).....	2
Alcyon (ídem).....	2
M. Goyon (ídem).....	2
Terrot (ídem).....	1
Triumph (ídem).....	1
Husgvarna (ídem).....	1
Scott (ídem).....	1
Confort (ídem).....	1
Total.....	89

NOTA.—Desde nuestro próximo número daremos también el resumen de los vehículos matriculados en la Jefatura de Obras públicas de Barcelona, de cuya capital no hemos recibido, a la hora de cerrar la presente edición, la correspondiente relación.

GRANADA

Agosto de 1927.

Matrícula: GR-1.964.

Chevrolet.....	12
Buick.....	7
Oldsmobile.....	1
Oakland.....	1
Renault.....	1
Studebaker.....	1
Chrysler.....	1
Berliet.....	1
Citroën.....	1
Nash.....	1
Total.....	27

MALAGA

Agosto de 1927.

Matrícula: MA-2.811.

Chevrolet.....	12
Ford.....	4
Overland.....	2
Laffly.....	2

Buick.....	1	Minerva.....	2
Dodge.....	1	Willys.....	2
Benz.....	1	Octo.....	2
B. S. A. (moto).....	1	H. R. D.....	1
Indian (idem).....	1	Studebaker.....	1
		Saurer.....	1
		Lancia.....	1
		Gray.....	1
		Austin.....	1
		Gardner.....	1
		Charron.....	1
		Brasier.....	1
		Peugeot.....	1
		Mercedes.....	1
		Mathis.....	1
		Salmson.....	1
		Donnet.....	1
		Morris.....	1
		Hudson.....	1
		Lincoln.....	1
		Whippet.....	1
		Dodge.....	1
		Terrot (moto).....	1
		B. S. A. (idem).....	1
		Total.....	162

VALENCIA

Agosto de 1927.

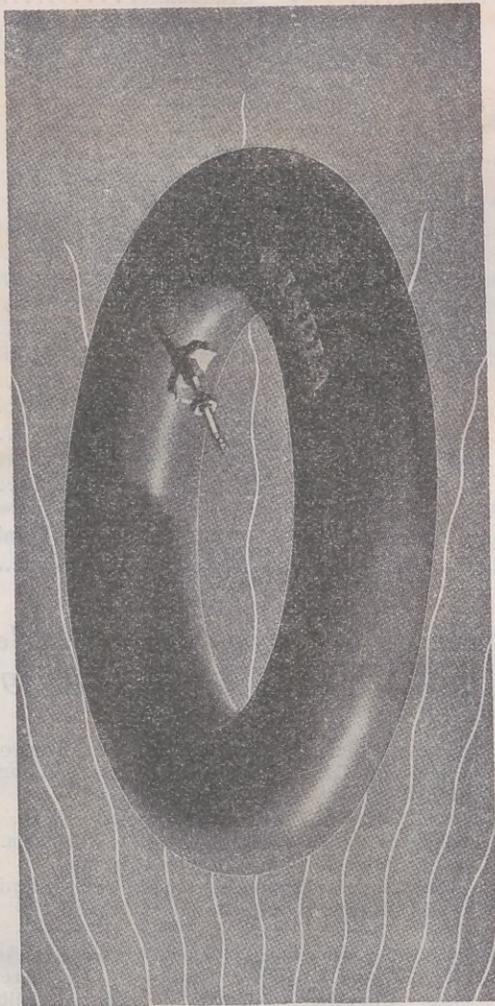
Matrícula: VA-5.896.

Ford.....	53
Chevrolet.....	16
Renault.....	12
Citroën.....	11
Berliet.....	9
Fiat.....	8
Owerland.....	6
Hispano.....	5
Delage.....	4
Chrysler.....	4
Buick.....	3
Voisin.....	2
Essex.....	2

VIZCAYA

Relación de vehículos matriculados en la Jefatura de O. P., durante el mes de Agosto de 1927.

- 5.940. Citroën.—Domingo Tellería, Lequeitio.
- 5.941. Citroën.—Avelino Martínez, Bilbao.
- 5.942. Studebaker.—Angel San Martín, Luchana.
- 5.943. Chrysler.—Alejandro Ibargaray, Bilbo.
- 5.944. Peugeot.—José Altuna, Bilbao.
- 5.945. Studebaker.—Daniel Zubimendi, Bilbao.
- 5.946. B. S. A.—Cándido Larrínaga, Bilbao.
- 5.947. Studebaker.—Pedro Pérez Gante, Bilbao.
- 5.948. Citroën.—Muñuzuri, S. A., Bilbao.
- 5.949. Citroën.—Tomás Díez, Bilbao.
- 5.950. Citroën.—José Ribera, Bilbao.
- 5.951. RENAULT.—Eustasio Artiach, Arrigorriaga.
- 5.952. Austin.—José del Valle, Sodupe.
- 5.953. PAIGE.—Luis Vilallonga, Neguri.
- 5.954. RENAULT.—Roberto Mayoral, Torrelavega.
- 5.955. Studebaker.—James Denny, Castro-Urdiales.
- 5.956. Indian.—Banco de Vizcaya, Bilbao.
- 5.957. Turcat.—Eugenio Echevarría, Villaro.
- 5.958. B. S. A.—Francisco Urizar, Durango.
- 5.959. FIAT.—Juan José Martínez, Bilbao.
- 5.960. Ford.—Testamentaria de Anacleto Esnal, Burceña.
- 5.961. Benjamin.—María del Carmen González, Bilbao.
- 5.962. BUICK.—Carlos Elórtegui, Bilbao.
- 5.963. Citroën.—Ramón Echevarría, Bilbao.
- 5.964. Citroën.—Julián Ortiz, Bilbao.
- 5.965. Unic.—José María Iraburu, Bilbao.
- 5.966. BUICK.—Juan Astigarraga, Bilbao.
- 5.967. Willys.—Felipe Diego, Santander.
- 5.968. Studebaker.—Ramón Bareño, Bilbao.
- 5.969. CHEVROLET.—Manuel Martínez, Trucios.
- 5.970. Citroën.—Hulleras de Sabero y Anexas, Bilbao.
- 5.971. A. S.—Luis Eguía, Bilbao.
- 5.972. Citroën.—Vicente Ibarria, as Arenas.
- 5.973. Whippet.—José Ramón Sustacha, Bilbao.
- 5.974. Citroën.—Ismael Zárate, Bilbao.
- 5.975. RENAULT.—Agustín Mariscal, Bilbao.
- 5.976. HUDSON.—Juan Urizar, Neguri.
- 5.977. Brasier.—José Garay Isasi, Ortuella.
- 5.978. CHEVROLET.—Gregorio Calvo, Bilbao.
- 5.979. Studebaker.—Pedro Martínez, Burgos.
- 5.980. HUDSON.—Francisco Aguirrebengoa, Bermeo.
- 5.981. Royal.—José Garay, Orduña.
- 5.982. FIAT.—Toribio Larragoiti, Bilbao.
- 5.983. B. S. A.—José Mintegüía, Guernica.
- 5.984. Jewet.—Fidel Uriarte, Algorta.
- 5.985. Studebaker.—Marcelino Oreja, Lamiaco.
- 5.986. Donnet.—José Labajo, Bilbao.
- 5.987. Donnet.—Atilano Feijóo, Bilbao.
- 5.988. Chrysler.—José María Oriol, Las Arenas.
- 5.989. Paige.—Joaquín Oxangoiti, Las Arenas.
- 5.990. Chrysler.—Ruperto Mendiguren, Bilbao.
- 5.991. Hispano.—Víctor Chávarri, Lejona.
- 5.992. Nash.—Alvaro García Ogara, Bilbao.
- 5.993. CADILLAC.—Francisco Belausteguigoitia, Bilbao.
- 5.994. Terrot.—Alfonso G. Careaga, Bilbao.
- 5.995. Unic.—José María Iraburu, Bilbao.
- 5.996. B. S. A.—Bonifacio García, Galdames.
- 5.997. CHEVROLET.—Felipe Atucha, Bermeo.
- 5.998. Chenard.—Combustión Racional, S. A., Bilbao.
- 5.999. Austin.—Francisco Benson, Neguri.
- 6.000. Studebaker.—Jesús Barreiro, Bilbao.
- 6.001. Citroën.—José Luis Iñarra, Bilbao.
- 6.002. Citroën.—Ricardo Luzárraga, Las Arenas.
- 6.003. BUICK.—Florencio Salgado, Bilbao.
- 6.004. RENAULT.—Harino-Panadera, Bilbao.
- 6.005. RENAULT.—Justo Gorostiaga, Llodio.
- 6.006. BUICK.—Antonio Magro, Bilbao.
- 6.007. CADILLAC.—Fidel A. Allende, Bilbao.
- 6.008. Peugeot.—José Garay Allende, Orduña.
- 6.009. CHEVROLET.—Francisco Bilbao, Maruri.
- 6.010. Grahán.—Juan José Krug y Compañía, Asúa.
- 6.011. PAIGE.—Rodolfo Cardenal, Bilbao.
- 6.012. Chrysler.—Francisco Taramona, Santurce.
- 6.013. Whippet.—Cándido Carranque, Bilbao.
- 6.014. ESSEX.—Ignacio Hurtado de Mendoza, Las Arenas.
- 6.015. Ford.—Rafael Ochoa, Zalla.
- 6.016. CHEVROLET.—Juan Barrón, Castro-Urdiales.



Desaparece el peligro de los neumáticos recalentados

¿Tiene Ud. idea del gran calor generado por la constante flexión del neumático que va rodando bajo pesada carga?

Este calor depende, en gran parte, del clima. Sabemos, sin embargo, que después de correr cierta distancia a una regular velocidad por un camino cubierto de hielo, los neumáticos se recalientan hasta el punto de poder derretir el hielo.

Imagine Ud. lo mucho que se recalientan los neumáticos que en el verano corren por una carretera seca y caliente.

El calor interior ha destruido más neumáticos que todas las aberturas, incisiones y desgaste natural.

El India con cámara de aire True-Blue inmune al calor ha sido el primero en sobreponerse al debilitamiento y desgaste prematuro que sufren los neumáticos a causa del recalentamiento.

En ensayos de laboratorio, lo mismo que al servicio más fuerte que uno puede imaginar, como es el de ómnibus, las ventajas de este admirable descubrimiento se han comprobado con una regularidad infalible.

Esta es sólo una de las varias ventajas exclusivas de los productos India—ventajas que se traducen en notables facilidades para su venta en beneficio de sus representantes.

Las capas adicionales debajo de la superficie de rodamiento de los balones India para automóviles y para ómnibus—la construcción inmune al calor de los neumáticos India destinados a servicio pesado—todo esto representa en ellos una aptitud insuperable para rendir un kilometraje extraordinario.

Nos quedan todavía algunos mercados en que necesitamos representantes. Gracias al servicio rápido y esmerado de nuestro departamento de exportación, situado en nuestra fábrica, Ud. puede estar seguro de que sus relaciones comerciales con la compañía India le resultarán muy agradables y lucrativas.

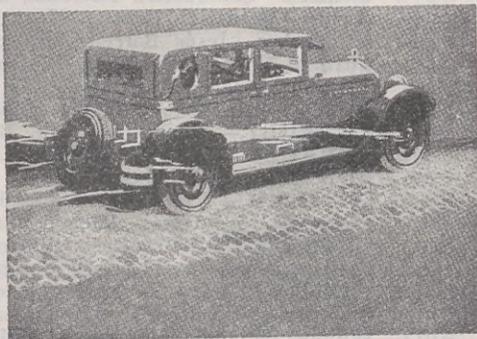
INDIA

INDIA TIRE & RUBBER COMPANY,

**Cámara de Aire
True Blue
Inmune al calor**

AKRON, OHIO, E. U. A.

Dirección telegráfica: INTIRCO, Akron



La serie India es completa, pues comprende neumáticos balones y de alta presión para ómnibus, camiones y automóviles—cámaras de aire rojas, grises y la True-Blue (inmune al calor)—y materiales para remendar cubiertas y cámaras de aire. La calidad de estos productos es la misma para el comercio en los Estados Unidos y para el comercio en el extranjero.





PAIGE

AGENCIA EN MADRID:

A. S. E., S. A.

ALCALÁ, 69

AGENCIA EN BARCELONA:

Paseo de Gracia, 28